aero JOURNAL HORS-SERIE
Mai - Juin 2012

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

HS N° 11

1969 1982 LES PHANTOM ISRAELIENS AU COMBAT

LES PHANTOM ISRAÉLIENS AU COMBAT

1969 1982

PAR SHLOMO ALONI

TRADUCTION DE VINCENT BERNARD

CHAPITRE 1
1964 1969 EN QUÊTE D'UN APPAREIL D'ATTAQUE LOURD
P. 3

CHAPITRE 2
1969 1970 AU CŒUR DE LA « GUERRE D'USURE »
P. 14

CHAPITRE 3
1970 1973 DE LA « GUERRE D'USURE » À LA GUERRE DU KIPPOUR
P. 34

CHAPITRE 4
6-13 OCT. 1973 LA GUERRE-SURPRISE DU YOM KIPPOUR
P. 42

CHAPITRE 5
14 OCT. 1973 OBJECTIF TANTA
P. 72

CHAPITRE 6
15-24 OCT. 1973 LA FIN DE LA GUERRE DU KIPPOUR
P. 82

CHAPITRE 7
1973 1982 CHASSEURS DE SAM
P. 92

Aérojournal Hors-Série n°11
Mai - Juin 2012

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 0710 K 83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, rue d'Avignon
13090 Aix-en-Provence– France
SARL au capital de 40 000 euros
RCS de Marseille 422 047 118

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication Y. Kadari
Rédacteur-en-chef C.-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Secrétariat C. Valence
Direction artistique A. Gola
Infographie A. Giancaterina
M. Mioduszewska
B. Drenec

Service des ventes et réassort : à juste Titres
04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles – Belgique

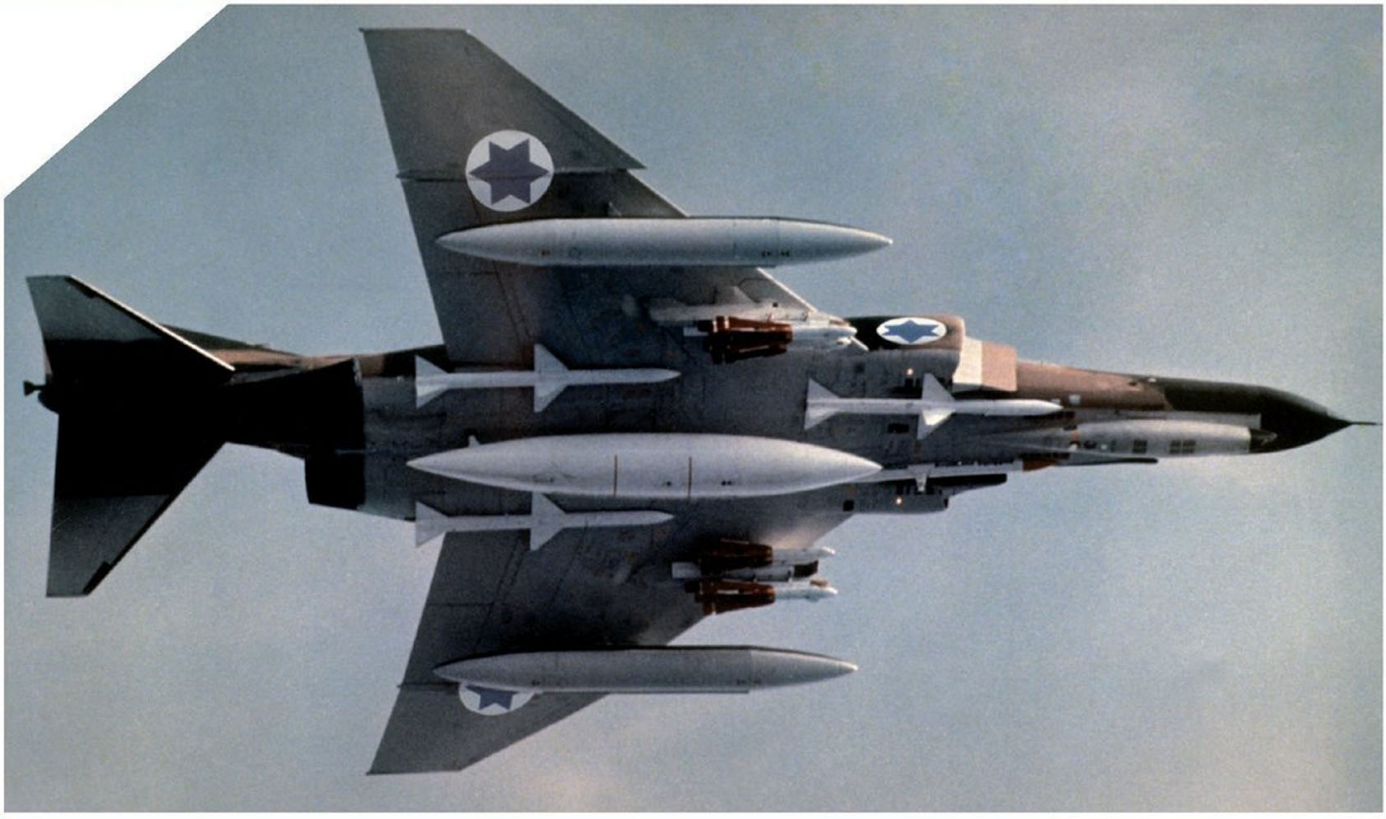
Imprimé en France par / Printed in France by
Riccobono, Le Muy (83)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

CHAPITRE 1

1964
1969

EN QUÊTE D'UN APPAREIL D'ATTAQUE LOURD



▲ Anticipant l'achat par Israël de F-4 Phantom, McDonnell Douglas a réalisé ce photomontage, d'un appareil aux cocardes de la Heyl Ha'Avir le 11 novembre 1968.

La France vendit à Israël des jets de combat depuis 1954. Dix ans plus tard, l'ordre de bataille d'avions de combat de la Heyl Ha'Avir (force aérienne israélienne) était entièrement français : trois escadrilles de Mirage IIIC, une de Super Mystère, une de Vautour, deux de Mystère, une d'Ouragan et une unité d'urgence équipée d'appareils d'entraînement Fouga armés. La même année, 1964, la livraison de 72 intercepteurs Mirage IIIC était achevée. Avec la modernisation de la tranche air-air de son ordre de bataille quasiment terminée, la Heyl Ha'Avir décida que le temps était venu d'examiner les options pour la prochaine phase du programme.

NÉCESSITÉ D'UN APPAREIL D'ATTAQUE LOURD

La Heyl Ha'Avir définit, au cours de l'année 1963, deux catégories pour un futur avion d'attaque : un appareil léger d'abord, devant remplacer l'Ouragan de 8 tonnes et le Mystère de 10 tonnes ; un appareil lourd ensuite, pour succéder au Super Mystère (12 tonnes) et au Vautour (21 tonnes). La nécessité de disposer d'un appareil léger était considérée de première urgence, l'Ouragan et le Mystère étant les modèles les plus anciens, souffrant d'une forte usure à l'entraînement. Toutefois, l'AIR2 [1] transmit, le 7 janvier 1964, une étude du potentiel des appareils d'attaque légers et lourds. Les lauréats possibles listés dans ce rapport comprenaient le Mirage IV de 34 tonnes, le F-4 Phantom de 27 tonnes, le Buccaneer de 25 tonnes, le Super Vautour de plus de 21 tonnes et le Mirage F2 de 18 tonnes. Le rapport mettait l'accent sur la polyvalence, la Heyl Ha'Avir étant fermement convaincue que ses futurs avions d'attaque devraient disposer d'un potentiel de combat aérien décent, de la même façon que l'intercepteur Mirage IIIC était également capable d'attaques au sol. Un critère intéressant était la préférence pour un appareil naval ; l'AIR2 considérant un tel avion plus robuste et présentant de meilleures performances de décollage court et d'atterrissage que ses concurrents terrestres. Le classement établi par l'AIR2 pour un appareil d'attaque lourd plaça en tête le F-4, suivi par le Mirage IV. Le Buccaneer arrivait troisième, le Mirage F2 quatrième et le Super Vautour cinquième.

[1] AIR2 – Section « systèmes d'armes » du département de l'Air portant le numéro 2 ; AIR1 était la section « organisation » ; AIR3 la section « opérations » ; AIR4 la section « renseignements » ; AIR5 la section « entraînement » ; et AIR6 la section « commandement et contrôle ».

SAUF MENTION CONTRAIRE, TOUTES PHOTOS © VIA AISO

▲ À partir de 1964, tous les avions de combat israéliens sont de construction française. De gauche à droite : Vautour, Mirage, Super Mystère, Mystère, Ouragan et Fouga.

DÉSIRABLE OU DISPONIBLE ?

Le commandant de la Heyl Ha'Avir, Ezer Weizman, exprima, le 25 juin 1964, sa vision d'un futur ordre de bataille optimal en matière d'avions de combat. À ce moment, la Heyl Ha'Avir comprenait environ 180 appareils de combat de cinq modèles (Mirage IIIC, Super Mystère, Vautour, Mystère et Ouragan), alors que l'inventaire envisagé s'établissait à 280 appareils de quatre types :

- Des intercepteurs avec capacités secondaires d'attaque, catégorie déjà satisfaite par le Mirage IIIC.
- Une plate-forme de reconnaissance et pour les missions spéciales ; les recommandations du commandant de la Heyl Ha'Avir portant ici sur l'acquisition de 8 à 12 bombardiers Mirage IV.
- Un appareil d'attaque lourd avec 50 à 60 unités ; les candidats potentiels étaient encore les mêmes que dans le rapport de l'AIR2 de janvier 1964, à l'exception du Mirage IV basculé dans la catégorie précédente – mais le commandant de la Heyl Ha'Avir avait changé l'ordre de la liste en préférant la disponibilité de l'appareil à sa « désirabilité » ; selon ce principe, le Super Vautour passait en premier, suivi du Mirage F et du Buccaneer, le F-4 n'arrivant que quatrième.
- Le besoin d'un appareil d'attaque léger concernait 100 à 120 appareils ; la préférence de la Heyl Ha'Avir allant pour cette catégorie au A-4 Skyhawk de 12 tonnes. Toutefois, la disponibilité d'avions de combat américains à destination d'Israël étant encore inconnue, le Cavalier de Dassault fut mentionné comme possible alternative [2].

La Heyl Ha'Avir poursuivit son évaluation pour un avion d'attaque, mais la situation s'apparenta rapidement à un cul-de-sac : l'avion disponible n'était pas souhaitable, et l'avion souhaitable n'était pas disponible.

▶ Le pilote d'essai Daniel Shapira (à droite) évalue le Mirage IVA en 1965, mais la Heyl Ha'Avir pense que ses 34 tonnes en font un successeur trop lourd au Vautour (21 tonnes) et que la France n'a pas d'appareil intermédiaire entre le Mirage IIIE (12 tonnes) et le Mirage IVA, d'où la volonté d'Israël d'acquérir un appareil américain.

◢ Le Mirage M5J est un Mirage IIIE simplifié, développé pour répondre à la demande d'Israël qui n'a pu se procurer suffisamment de Skyhawk américains pour s'équiper d'avions d'attaque légers. Le cliché montre un Mirage M5J armé d'une charge offensive de bombes et roquettes ainsi que de missiles israéliens RAFAEL Shafrir pour son autodéfense.

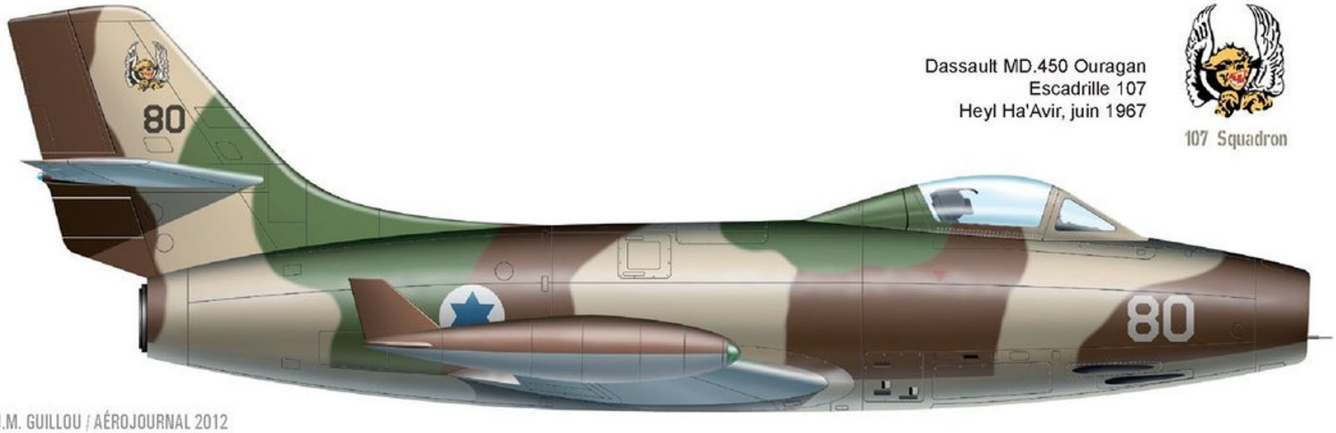
[2] Le programme Dassault Cavalier avait été lancé le 9 mars 1964, mais perdra la compétition pour équiper l'armée de l'Air au détriment du Breguet 131 – sélectionné le 15 janvier 1965 –, qui évoluera par la suite en Jaguar et fera son premier vol le 8 septembre 1968 ; trop tard pour équiper la Heyl Ha'Avir en avions d'attaque.

À bout d'options, Ezer Weizman recommanda, lors d'une réunion du commandement de l'Israel Defense Force (IDF) en février 1965 de transiger en faveur du Super Vautour avec le Mirage F2 comme alternative de repli. Lors de la même réunion, Weitzman évoqua le F-4 comme remplissant pleinement le cahier des charges de la Heyl Ha'Avir : « Si le F-4 était sur la table, j'aurais recommandé d'ignorer toutes les alternatives et de le prendre, mais le seul problème de cet appareil est justement de n'être pas disponible. »

DÉVELOPPEMENTS DIPLOMATIQUES

Israël se trouvait en situation difficile. La France acceptait de lui fournir des avions de combat, mais n'avait aucune offre disponible en matière d'appareils d'attaque pour satisfaire les demandes de la Heyl Ha'Avir. Les futurs avions français – principalement Cavalier et Mirage F2 – se trouvaient encore en développement et n'étaient pas attendus à temps pour remplacer les Ouragan et Mystère de la Heyl Ha'Avir en 1967 ainsi que les Super Mystère et Vautour en 1968.

Les appareils américains étaient, quant à eux, à la fois disponibles et adaptés, mais les États-Unis pas disposés à les vendre à Israël. Cette situation évolua du fait des événements de la guerre froide et de considérations politiques américaines. L'administration US se mit en tête de vendre des appareils de combat capables d'atteindre Mach 2 à la Jordanie pour contrer une éventuelle offre de Mig 21 de la part des Soviétiques. Or, Washington savait parfaitement que l'approbation du Congrès et de l'opinion publique pour une telle vente passait par une sorte de geste envers Israël. Ainsi, si stopper l'expansion soviétique demeurait un intérêt américain direct, la vente d'avions de combat à Israël devenait une nécessité inévitable.



Dassault MD.450 Ouragan
Escadrille 107
Heyl Ha'Avir, juin 1967

107 Squadron

© J.M. GUILLOU / AÉROJOURNAL 2012

Des pourparlers diplomatiques furent entamés. Le premier progrès en la matière prit la forme d'un accord bilatéral signé en mars 1965, dans lequel la clause concernant les appareils de combat demeurait extrêmement vague : « *Les États-Unis veulent offrir à Israël la possibilité d'acquérir une certaine quantité d'avions de combat, si l'acquisition d'appareils équivalents en provenance d'autres sources s'avérait impossible.* »

LE PLAN SAMUEL A

Pleinement au courant des exigences de la Heyl Ha'Avir concernant ses futurs avions d'attaque, l'offre officieuse initiale américaine porta sur le F-5 comme appareil léger et le B-66 comme appareil lourd. La Heyl Ha'Avir considéra chacune des offres comme insatisfaisante et répondit, en octobre 1965, avec la présentation de son ordre de bataille prévisionnel et les achats envisagés pour le constituer. Ce plan, baptisé Samuel A, prévoyait à terme l'achat de 65 appareils d'attaque lourds et de 165 légers. Sur ce total, respectivement 30 et 120 appareils devaient être acquis rapidement pour entamer le processus de modernisation à horizon de deux ans.
La Heyl Ha'Avir soulignait en outre privilégier au sein du parc américain le F-4, avec comme alternative possible le A-6 Intruder de 25 tonnes ou, à défaut, le A-7 Corsair.
Les États-Unis, peu enclins à fournir trop d'avions de combat à Israël – et tout particulièrement les très performants A-6, A-7 ou F-4 –, se trouvaient tout à la fois très désireux d'en doter la Jordanie. Un compromis fut trouvé par l'approbation de la vente à Israël de 48 A-4 Skyhawk pour répondre à ses demandes d'appareils d'attaque légers. Cette avancée bienvenue ne satisfaisait toutefois pas à la totalité des demandes de la Heyl Ha'Avir, portant sur 120 à 165 avions de ce type. C'est pourquoi, afin de minimiser l'impact sur la modernisation de ce segment de son ordre de bataille, Israël commanda également 50 Mirage 5 de 14 tonnes.
Avec la livraison de ces derniers devant débuter en mai 1967, et celle des A-4 prévue pour commencer en septembre, l'expansion et la modernisation envisagées du parc d'avions d'attaque légers de la Heyl Ha'Avir étaient effectives. Ce n'était pas le cas pour l'autre catégorie, celle des avions lourds.

USURE ET EMBARGO

Le plan « Maccabee » de l'IDF fut préparé en 1967, prévoyant l'expansion de la Heyl Ha'Avir de 200 à 400 avions de combat en trois ans. Il était ambitieux, sinon hautement irréaliste, surpassant celui de 1964 prévoyant 280 avions de combat pour la fin des années 1960. Au moment de son adoption, la Heyl Ha'Avir

possédait 200 avions de combat et 100 de plus en cours d'acquisition. Même sans le retrait des avions les plus âgés, elle manquait encore d'une centaine d'appareils pour y satisfaire.
Pour aggraver les choses, l'usure de la Heyl Ha'Avir au cours de la guerre des Six Jours de juin 1967 s'éleva à 25 % de son parc de combat. Les répercussions diplomatiques du conflit menacèrent également la réalisation du plan « Maccabee » : la France mit l'embargo sur les armes à destination d'Israël, tandis que les États-Unis suspendirent les livraisons d'armes au Moyen-Orient. À l'été 1967, la Heyl Ha'Avir ne disposait plus que de 150 appareils de combat, les Mirage étaient sous embargo et la livraison des Skyhawk suspendue : il manquait 250 avions pour réaliser le plan.

Le bon côté de ce nouvel état de fait fut l'accord de mars 1965 prévoyant la livraison d'appareils américains en cas d'impossibilité pour Israël de s'en procurer ailleurs. Avec le tarissement de la source française en matière d'appareils de combat, il était temps pour Israël de rappeler à l'Oncle Sam ses engagements.

DEMANDES ET VOLS OFFICIEUX

La suspension américaine fut levée en septembre 1967. Ce même mois, Israël demanda – bien que de façon officieuse – à pouvoir acquérir 50 Phantom. On s'attendait à Tel Aviv à ce que les Américains retardent leur proposition aussi longtemps que possible afin de connaître la nature de la décision française, à savoir un embargo définitif – auquel cas la vente de Phantom serait justifiée – ou provisoire – auquel cas la fourniture des Phantom pourrait concurrencer les intérêts américains au Moyen-Orient. De leur côté, les Israéliens espéraient évidemment que l'embargo serait définitif.

Dans le même temps, quatre pilotes de la Heyl Ha'Avir en cours de conversion opérationnelle sur Skyhawk aux États-Unis eurent l'opportunité de s'asseoir sur le siège arrière d'un F-4. Yossi Sarig s'en souvient :

« L'entraînement aux armes se déroulait à Yuma, un long vol depuis Cecil Field, et donc une escale nocturne avait été programmée. On nous avait demandé de choisir l'escale, et notre choix se porta sur San Francisco. La réponse fut d'abord que San Francisco n'était pas sur la route, mais nous avons insisté. Nous avons atterri à la base aéronavale de Moffet Field puis continué jusqu'à Yuma le lendemain, après une bonne soirée à San Francisco. Yuma était au milieu du désert, très chaud, mais le jour où nous sommes arrivés, il pleuvait des cordes, une véritable inondation. La pluie exceptée, voler à Yuma fut une expérience incroyable. Les *Squadrons* de la Navy et des Marines y venaient par rotation s'entraîner aux armes. La communauté locale et la presse avaient l'habitude d'accueillir chaque unité, mais notre mission était top secret. Si secrète en fait que lors de notre première soirée en ville, tous les panneaux néons arboraient « BIENVENUE À LA VA-44, BIENVENUE AU PILOTE YOSSI SARIG ! ».

Les vols débutaient tôt dans la matinée à cause de la chaleur. Toucher l'avion à main nue après 11h00 était impossible, trop chaud. En peu de temps, nous gagnâmes une très bonne réputation. Chaque mission avait sa propre fenêtre et vous deviez dégager à temps. Un jour, nous fûmes un peu lents, et le contrôle au sol nous pressa de quitter la zone alors qu'une autre unité allait se présenter. Le leader de cette formation répondit immédiatement : « *pas de problème, on a entendu que ce sont des champions, on veut voir ces types en action.* » Ainsi fut-il, nous attaquâmes et ils nous regardèrent d'au-dessus.

Alors que nous étions à Yuma, nous avons sympathisé avec les Marines d'un *Squadron* de F-4. Un soir, nous avons demandé à leur commandant de faire un tour sur leurs appareils. Ils furent un peu surpris, mais acceptèrent le défi. Tôt le matin suivant, à 03h00, on s'est rencontrés pour le briefing, puis on a décollé à l'aube, pour ne pas être vus, sur le siège arrière du F-4. Chacun de nous avait déjà l'expérience des jets à postcombustion et ainsi « secrètement » eu un avant-goût du vol en F-4. Comme je l'ai déjà noté, rien ne pouvait rester secret à Yuma ; et en deux jours, la presse locale rapporta notre vol ; nous fûmes les premiers pilotes israéliens à voler sur F-4. »

◥ Le Mirage 5 vole pour la première fois le 19 mai 1967, mais les commandes israéliennes des mois suivants sont mises sous embargo. Cependant – et indépendamment de cette configuration impressionnante avec 14 bombes –, le Mirage 5 (14 tonnes) et le F-4 Phantom (27 tonnes) ne jouent tout simplement pas dans la même cour : Israël passe commande du Mirage pour que la Heyl Ha'Avir ait plus d'une centaine d'appareils d'attaque légers, tandis que son achat de F-4 Phantom répond au besoin d'un avion d'attaque lourd.

DEMANDE FORMELLE

La politique américaine au Moyen-Orient était entre le marteau et l'enclume. L'URSS avait déjà remplacé les pertes substantielles en avions de combat accusées par l'Égypte et la Syrie pendant les Six Jours. La Jordanie avait également subi de lourdes pertes au combat, mais Israël s'opposait fermement à des fournitures d'armes au royaume hachémite, et les États-Unis n'avaient rien à répondre aux objections israéliennes parce que c'est la Jordanie qui avait attaqué en juin 1967. Une Jordanie faible et vulnérable n'était pas dans l'intérêt américain, en particulier si l'URSS était disposée à pousser ses pions pour remplir le vide. Fournir des armements récents à Israël était pareillement problématique au plan de la politique extérieure américaine, car cela aurait miné ses efforts pour éroder l'influence soviétique au sein des pays arabes. Cela étant, laisser Israël à la traîne dans la course aux armements moyen-orientale était également impensable, parce que le pays se trouvait être pro-occidental, tandis que la plupart des pays arabes étaient pro-bloc de l'Est.

▼ Ezer Weizman – commandant de la Heyl Ha'Avir entre 1958 et 1966 – aux USA en septembre 1967 pour inspecter la construction de A-4 Skyhawk pour Israël. Par la même occasion, il évoque l'intérêt de son pays pour 50 F-4 Phantom.

C'est pour ces raisons que l'émergence de la France comme principal fournisseur d'armes à Israël avait tant convenu aux États-Unis. L'embargo français les obligeait à choisir un camp dans la région.
Le 7 janvier 1968, le président Lyndon Johnson rencontra le Premier ministre Levy Eshkol. C'est au cours de cette réunion que le second demanda officiellement au premier d'autoriser la vente à Israël de 50 F-4 Phantom.

UNE ANNÉE DE DÉLAI

L'administration américaine devait donc se décider. Sa politique moyen-orientale était en jeu, mais il y avait une date limite : l'élection présidentielle de novembre 1968.

◤ Les premiers pilotes israéliens à passer sur A-4 Skyhawk aux USA sont, de gauche à droite, Ohad Shadmi, Yossi Sarig, Haggay Ronen et Nissim Ashkenazi.

◥ Samuel Hetz dans son cockpit en avril 1963. Après avoir d'abord volé sur Mirage, il reçoit pour mission de mener à bien l'introduction du F-4 dans la première escadrille de la Heyl Ha'Avir devant être équipée de cet appareil.

▼ Une délégation israélienne inspecte les premiers F-4 réceptionnés le 15 novembre 1968. Les USA ont autorisé la fabrication de Phantom pour Israël après d'âpres négociations. Moti Hod, le commandant de la Heyl Ha'Avir, est le 5e à partir de la droite, Israel Rot, chef du département « matériel », est le 3e à partir de la droite.

Israël chercha à faciliter les choses au président américain en levant ses objections à des ventes d'armes à la Jordanie. Il semble que Johnson s'était fait son idée dès le début, mais il rencontra des oppositions et pressions internes, en particulier de la part de diplomates aux conceptions anciennes ainsi que de personnalités cherchant à conditionner la vente des Phantom à certaines concessions israéliennes.
La décision fut donc reportée. Israël rejeta toute idée de lier l'achat de Phantom à tout autre sujet. Les États-Unis espérèrent probablement qu'à un moment ou un autre les Français mettraient fin à leur embargo et tireraient les marrons du feu pour leur compte. Le temps passa, et l'on s'approcha de la date butoir américaine : les élections du 5 novembre.
Un mois avant ces élections, Johnson usa de son autorité pour ordonner l'entame de négociations sans conditions pour la vente de Phantom à Israël. Un accord de principe fut trouvé au début du mois de novembre, suivi de discussions approfondies. La réunion décisive eut lieu le 20 novembre 1968. Les représentants israéliens, l'ambassadeur Isaac Rabin, l'attaché militaire David Carmon et le commandant adjoint de la Heyl Ha'Avir Benjamin Peled présentèrent leurs demandes : un crédit supérieur, une livraison accélérée et le remplacement de 6 des 50 Phantom par la version de reconnaissance RF-4E.
C'est le 24 décembre que le président Johnson statua. La dernière demande fut acceptée, mais celle d'accroissement de crédit au-delà des 60 millions de dollars alloués (la commande totale portant sur 300 millions) refusée. Quant à la volonté d'accélération des livraisons, elle fut en partie satisfaite : le Département de la Défense avait proposé de livrer les premiers avions en janvier 1970 et la Heyl Ha'Avir souhaitait les recevoir dès avril 1969. Les premières livraisons interviendraient finalement en septembre. L'accord conclu, l'achat israélien fut rendu public par un communiqué du département d'État le 28 décembre 1968.

JEUNES COMMANDANTS

L'affectation des personnels fut le second événement majeur dans la saga de l'acquisition des F-4 par la Heyl Ha'Avir. Le point essentiel consista en la sélection des deux officiers commandant les futures escadrilles, tant il était évident que 50 appareils conduiraient à la formation de deux unités.

Jusqu'alors, chaque fois que la Heyl Ha'Avir avait introduit un nouvel appareil de combat, les commandants d'escadrille choisis avaient été des vétérans bénéficiant d'une longue expérience à la tête d'unités. Menahem Bar – précédemment chef d'escadrille sur Spitfire – commanda la première unité de Meteor en 1953 ; Benjamin Peled – ancien chef d'escadrille sur Mustang – avait pris la première unité d'Ouragan en 1955 et la première sur Mystère en 1956 ; Ezechiel Somech – auparavant chef d'escadrille sur Mosquito – avait commandé la première escadrille de Vautour en 1958 ; Yak Nevo, Joe Alon ou Ohad Shami – anciens chefs d'escadrille sur Mystère – commandèrent respectivement la première unité de Super Mystère en 1958, de Mirage en 1962 et de A-4 Skyhawk en 1967.

Cette fois, Moti Hod, commandant la Heyl Ha'Avir, prit la décision de rompre avec l'expérience passée et d'affecter deux officiers relativement jeunes, sans expérience du commandement, pour diriger les deux escadrilles de Phantom. L'idée était d'instiller une certaine fraîcheur dans l'introduction de ces appareils, perçue comme un grand pas en avant, et de faire en sorte que les têtes d'unité resteraient en place un temps relativement long, environ trois ans.

Les officiers désignés furent Samuel Hetz et Avihu Ben-Nun. Hetz avait été promu à l'école de l'air en juillet 1959 (28e promotion) et Ben-Nun en novembre 1959 (29e promotion). Tous deux avaient été commandants en second d'escadrille (sur Ouragan et Mirage) pendant la guerre des Six Jours.

Le second nous relate cette promotion :

« J'étais commandant adjoint A de l'escadrille 119 jusqu'en décembre 1968, jusqu'à ce que je sois transféré à un poste d'état-major. Moti [Hod] voulait des profils tels que le mien, avec expérience de la guerre des Six Jours, jeunes et prêts à une affectation de trois ans comme chef d'escadrille sur F-4. Je pense qu'il avait pris sa décision contre l'avis de certains officiers de l'état-major. De mon point de vue, j'en étais très heureux. Avec du recul, ça aurait pu être un risque. L'introduction d'un nouvel appareil, parfois totalement différent, doit être faite de telle façon qu'il soit possible d'entraîner et de qualifier de nouveaux équipages. Or, il n'y avait aucun plan pour envoyer plus d'équipages aux États-Unis pour être convertis au F-4. La décision d'affecter Hetz et moi-même fut certainement non conventionnelle, mais je pense que ce fut la bonne. D'un autre côté, j'ai souvent pensé qu'avec une expérience préalable du commandement, j'aurais commis moins d'erreurs. Dès lors, je ne sais pas si ce fut un bien ou non, mais le fait est que nous nous en sortîmes tous deux. En ce qui me concerne, ce fut la période la plus difficile et la plus exigeante de ma carrière. »

COMMANDANTS ADJOINTS ET OFFICIERS SYSTÈMES D'ARMES

En dehors des chefs d'unité, les personnages clefs furent les adjoints et les officiers systèmes d'armes. À cette époque, chaque escadrille de la Heyl Ha'Avir disposait de deux commandants adjoints : l'adjoint A, le plus ancien, essentiellement voué à remplacer le commandant en cas d'absence. L'adjoint B, le plus récent dans le grade, chargé des opérations. Du fait du nombre de systèmes avancés à bord du Phantom, et des conceptions des années 1960 percevant un appareil de combat moderne comme un système d'armes intégré, le rôle de l'officier « armements » fut également considéré comme crucial dans le processus d'intégration du F-4.

L'équipe de Samuel Hetz fut composée de Yoram Agmon (adjoint A) et de Jeff Peer (adjoint B), avec Eitan Ben-Eliyahu comme officier systèmes d'armes. Pour l'unité d'Avihu Ben-Nun, les rôles respectifs furent tenus par Ehud Enkin, Gideon Magen et Rami Harpaz. Toute l'équipe de Hetz provenait de la base de Hatzor, et toute celle de Ben-Nun de Ramat David. Ces deux bases aériennes – Hatzor au sud et Ramat David au nord – abritaient les deux seules escadres de chasse pure de la Heyl Ha'Avir. Ce fait était à l'origine d'une rivalité ouverte, au point que Ramat David était appelée « Force aérienne Nord » et Hatzor « Force aérienne Sud ». Les deux escadres étaient quasiment étrangères l'une à l'autre, chacune avec ses propres traditions et ses propres tactiques. Il fut décidé par la Heyl Ha'Avir d'activer la première unité de Phantom à Hatzor et la seconde à Ramat David.

▲ Gideon Magen, debout, cinquième à partir de la gauche, a d'abord servi comme pilote de réserve sur Vautour de 1961 à 1968, lorsqu'il reprend du service actif en tant qu'officier adjoint de la base aérienne de Ramat David, où stationne l'escadrille de F-4. C'est dans le cadre de cette affectation que Magen assiste, en 1968, aux cours de conversion sur Mirage. Cette photographie de 1968 a été prise à Ramat David.

▲▲ Avihu Ben-Nun pose devant un Mystère de la 101e escadrille. Il vole sur cet appareil de 1960 à 1963, puis sur Mirage à partir de cette année-là, jusqu'à son affectation sur Phantom en 1969.

▶ Les instructeurs américains et leurs élèves israéliens. Debout, de gauche à droite : John Madden, Robert Wagner, Bob Rossmeisel, Roland Solis, Drury Callahan, David Connett et Jerry Siegel. Accroupis de gauche à droite : Ehud Henkin, Saul Levy, Yair David, Rami Harpaz, Samuel Hetz, Achikar Eyal, Avihu Ben-Nun, Menahem Eini, Jeff Peer et Yoram Agmon.

ABSENCE DE NAVIGATEUR ?

Tous les appareils de combat de la Heyl Ha'Avir, à l'exception de quelques Vautour, étaient monoplaces. De là, un manque sévère de navigateurs formés. Afin de combler ce dernier en attendant que la filière navigation de

MacDonnell Douglas F-4E Phantom II
US Air Force
Saint-Louis, mai 1969

© J.M. GUILLOU / AÉROJOURNAL 2012

l'École de l'Air ait formé suffisamment de personnels, des navigateurs d'unités de transport se virent proposer une conversion opérationnelle sur avion de combat. Illustrant le déficit criant en personnels qualifiés, seuls quatre navigateurs furent d'abord affectés au projet Phantom, dont deux, Achikar Eyal (précédemment navigateur sur B-17, Mosquito puis Vautour) et Menahem Eini (sur Vautour), disposaient d'une solide expérience, et deux fraîchement promus, Yair David et Saul Levy. Moti Hod assuma cette approche radicale consistant à impliquer des navigateurs sur Vautour au profit du projet F-4. Un pilote pouvait assurer des missions de combat sur Vautour en utilisant près de 100 % du potentiel de l'appareil sans l'aide d'un navigateur. De fait, dans nombre de missions, le siège arrière du Vautour demeurait vide, et la présence du navigateur seulement requise lors de missions spécifiques de reconnaissance ou de guerre électronique, ou encore pour des vols de longue durée. Mais le Vautour n'était pas le Phantom, ainsi que le souligne Rami Harpaz : « Je fus affecté comme officier systèmes d'armes pour la nouvelle escadrille de « Kurnass » de Ramat David. Afin de débuter notre conversion opérationnelle sur F-4, Moti Hod nous briefa afin de nous expliquer que notre mission était de démontrer que pour la plupart des missions sur F-4, il était possible de se contenter d'un pilote… Mais dès nos premiers vols, nous nous rendîmes compte que ce n'était pas possible : le F-4 était un chasseur biplace conçu pour un travail en équipe requérant certaines qualités jusque-là inconnues au sein de la Heyl Ha'Avir. »

DU PHANTOM AU « KURNASS » : CONVERSION AUX ÉTATS-UNIS

La Heyl Ha'Avir choisit le mot hébreu « Kurnass » (« Massue ») pour désigner le F-4. 120 personnels affectés au programme partirent pour les États-Unis en février 1969. La plupart étaient des personnels au sol, avec Israel Solo et Nathan Segall comme officiers techniques volants représentant les escadrilles de Hatzor et Ramat David. Cinq équipages de Kurnass devaient en outre être entraînés aux États-Unis. Trouver des navigateurs pour la conversion se révéla un véritable défi, tandis que la Heyl Ha'Avir nourrissait toujours l'espoir qu'il serait possible de valider certaines opérations sur Kurnass avec un pilote seul, limitant ainsi le nombre de navigateurs nécessaires au programme. C'est pourquoi un pilote, Jeff Peer, fut adjoint en lieu et place du cinquième navigateur aux côtés d'Achikar Eyal, Menahem Eini, Yair David et Saul Levy. Ces cinq-là avaient gagné les États-Unis dès le mois de janvier, d'abord pour bénéficier d'un stage de langue appliqué à l'English Language Institute de *Lackland AFB,* près de San Antonio, au Texas ; ensuite pour recevoir un entraînement aux systèmes d'armes du F-4 au sein de 4453rd *Combat Crew Training* à la *Davies Monthan AFB* à Tucson, en Arizona.
Les cinq pilotes – Samuel Hetz, Avihu Ben-Nun, Yoram Agmon, Ehud Henkin et Rami Harpaz – ne devant passer que par le stage de Lackland ne quittèrent à leur tour Israël qu'en février 1969.

▲ Samuel Hetz (à droite) et Achikar Eyal (à gauche) sont « baptisés » après leur vol « solo » sur F-4 Phantom (immatriculé 68-0359) le 15 avril 1969.

Les équipages furent réunis à la *George AFB* pour la suite de leur formation au sein du 479th *Tactical Fighter Wing*.
Les dix Israéliens se retrouvèrent affectés au 4452nd *Combat Crew Training Squadron* commandé par Roland Solis, vétéran de Corée et du Viêtnam aux 370 missions. Le responsable de l'entraînement, Drury Callahan, avait en tant que pilote de F-86 du fameux 4th *Fighter Group* en Corée effectué 125 missions de guerre, puis, de mars 1966 à janvier 1967 au Viêtnam, 200 autres sur F-4.
Cinq pilotes instructeurs furent également sélectionnés sur la base de leurs performances passées, de leur attitude agressive, leur expérience et leurs qualités de formateurs. Le *Flight Commander* désigné fut Bob Rossmeisel et les autres instructeurs Dave Connett, Bob Wagner, John Madden et Jerry Siegel. Chacun d'eux, tous vétérans du Viêtnam, fut affecté en permanence à un équipage israélien :

- Rossmeisel (Hetz & Eyal) ; 200 missions sur F-4 en 1966-67.
- Connett (Ben-Nun & Eini) ; 130 missions en 1965-66.
- Wagner (Harpaz & David) ; 240 missions jusqu'en 1968.
- Madden (Henkin & Levy) ; deux tours au Viêtnam, d'abord comme navigateur, puis comme pilote. À nouveau volontaire en 1972, crédité alors de trois victoires aériennes.
- Siegel (Agmon & Peer) ; 152 missions, dont 100 au-dessus du Nord-Viêtnam

Les instructeurs américains étaient donc plus expérimentés que leurs élèves ; leurs missions de combat se comptaient par centaines, celles des Israéliens seulement par dizaines.

Les styles de vol de combat différaient largement entre les deux, les premiers mettant l'accent sur la discipline et les seconds sur la créativité en cours d'action. Lorsque débuta l'entraînement tactique, tous firent grand profit de l'expérience et des méthodes des autres.
Les vols de conversion opérationnelle débutèrent le 9 avril 1969. Les Israéliens effectuèrent des vols solos à partir du 15, après s'être familiarisés avec les procédures de sécurité : vol aux instruments, contrôle au sol et navigation aérienne tactique (TACAN). Ils entamèrent alors l'entraînement aux armes air-air et air-sol ainsi que les vols en formation. Les sorties d'entraînement requéraient une endurance supérieure à leurs habitudes dans le ciel étroit d'Israël : elles duraient de 1h10 à 2 heures, du fait de l'éloignement des polygones d'entraînement.
Les exercices tactiques proprement dits débutèrent le 1er mai 1969, incluant interceptions, manœuvres de combat, tirs air-air, air-sol et passes de bombardement. La conversion fut complétée par quelques vols de familiarisation aux nouvelles technologies incluses dans le F-4 : systèmes d'assistance de tir (WRCS), contre-mesures électroniques (sur l'avion d'entraînement T-39 Sabreliner) et tirs missiles : AIM-7 Sparrow à guidage radar, AIM-9 à guidage infrarouge et AGM-12 Bullpup, missile air-sol radioguidé. La conversion s'acheva par une série de vols nocturnes et de missions à longue portée, dont la dernière eut lieu le 22 juillet 1969. L'ambassadeur d'Israël Isaac Rabin arriva à la base George le 24 juillet 1969, bénéficiant du privilège d'un vol sur F-4 piloté par Roland Solis lui-même, avant d'assister à la soirée de remise des brevets le 25.

LA CONTRADICTION DU KURNASS

Le Kurnass introduisit au sein de la Heyl Ha'Avir un grand nombre d'innovations, de conceptions et de technologies jusqu'alors indisponibles. Quelques-unes étaient il est vrai déjà présentes sur le A-4 Skyhawk subsonique, mais tout à fait inédites appliquées à un appareil de combat pouvant atteindre Mach 2, telles que le système de navigation inertielle ou le bombardement assisté par ordinateur (WRCP). La plupart des

▼ Tandis que les Israéliens s'entraînent sur la base aérienne George, McDonnell Douglas débute les essais en vol des Phantom israéliens à Saint-Louis, à partir du 26 mai 1969. Le troisième F-4E israélien (immatriculé 68-0398), futur Kurnass N° 108, est testé avec un appareillage électronique EROS, qui permet d'éviter les collisions en vol.

caractéristiques du Kurnass étaient résolument nouvelles en Israël : un avion lourd, atteignant Mach 2, disposant (à l'époque) d'un rayon d'action sans équivalent et de possibilités de configurations d'armements propres à faire rêver les planificateurs de la Heyl Ha'Avir. À cela s'ajoutaient des munitions guidées de haute précision (PGM), le système d'avertissement radar (RWR), un puissant radar actif multirôle, des missiles air-air « au-delà de l'horizon » (BVR, *Beyond Visual Range*) ainsi que le concept même d'un appareil biplace nécessitant de travailler en équipe. Mises ensemble, ces évolutions représentaient un grand bond en avant en termes de capacités opérationnelles qui influencerait – et à bien des égards continue à influencer – la Heyl Ha'Avir aux plans conceptuel et philosophique.

▲ 7 ou 8 juillet 1969 : le tandem Samuel Hetz/Achikar Eyal, à bord de leur F-4E 383, lance des missiles AGM-12 Bullpup. Yair David a photographié le tir.

L'introduction d'un tel appareil ne fut cependant pas sans inconvénients. Il y avait en effet une contradiction majeure entre la demande initiale de la Heyl Ha'Avir – disposer d'un avion d'attaque lourd présentant des capacités air-air pour sa défense rapprochée – et l'émergence du Kurnass comme un véritable appareil de combat multirôle polyvalent. Le Mirage IIIC restait principalement un intercepteur pouvant, de façon secondaire, effectuer des missions d'attaque. Le Kurnass se révélait, quant à lui, capable d'assurer les deux types de missions avec une égale efficacité, étant même supérieur au Mirage pour l'interception « au-delà de l'horizon » et presque aussi performant que lui pour le combat aérien rapproché.

Quel serait donc son rôle ? La Heyl Ha'Avir considéra d'abord que le Kurnass succéderait au Mirage IIIC comme intercepteur tout temps. Ceci demeurait toutefois un aspect secondaire, si ce n'est négligeable, des missions d'interception, tant du fait d'une météo rarement mauvaise au-dessus d'Israël que des capacités très réduites des pays arabes en matière de missions nocturnes. Concernant la plupart des missions d'interception, les Mirage IIIC demeureraient prioritaires, le Kurnass n'intervenant qu'en appui dans le cas où ses capacités d'attaque au sol ne seraient pas sollicitées.

À l'inverse, à la même époque, l'US Air Force utilisait le Phantom comme principale plate-forme tactique pour les opérations air-air, l'avion d'attaque proprement dit étant toujours le F-105 Thunderchief. Compte tenu des pertes subies par ce dernier au Viêtnam, l'Air Force prévoyait bien de recourir au F-4 pour un rôle d'attaque, mais essentiellement pour « faire le joint » avant l'arrivée retardée du successeur désigné du Thunderchief, le F-111 de 45 tonnes.

LES LEÇONS DE LA CONVERSION AMÉRICAINE

Les équipages de Kurnass utilisèrent leur expérience récente du combat – les engagements de la guerre des Six Jours mais aussi les incidents qui l'avaient précédée et suivie – dans le but de mieux adapter le F-4 aux spécificités de la Heyl Ha'Avir. Combinées aux leçons apprises aux États-Unis, ces expériences conduisirent à des modifications, certaines mineures, d'autres substantielles.

Parmi les modifications mineures, un rétroviseur arrière destiné à améliorer la capacité d'alerte du navigateur fut ajouté, l'intercom modifié pour supprimer les transmissions extérieures non voulues en cas d'échange verbal interne, une radio de bord de secours installée ainsi qu'implémenté un système de communication filaire TeleBrief propre à la Heyl Ha'Avir ; ce dernier dispositif permettant de sécuriser les communications jusqu'au départ de l'appareil de son abri en cas de défaillance du réseau externe.

Les interventions majeures comprirent des modifications du train pour obtenir un accroissement du poids en charge de l'appareil ou l'ajout d'une caméra de bord adaptée aux méthodes de la Heyl Ha'Avir, avec notamment une perspective supplémentaire permettant une meilleure vérification des victoires aériennes. Les systèmes d'armes subirent en outre quelques changements.

▶ Jeff Peer aide l'ambassadeur israélien Isaac Rabin à s'installer dans le cockpit d'un F-4 le 24 juillet 1969.

BILAN DE STAGE : ACHIKAR EYAL

Achikar Eyal effectua 54 sorties d'entraînement du 9 avril au 22 juillet, incluant deux sorties ECM sur T-39, sept vols sur F-4D et 43 sur F4-E ; soit 69h15 de vol au total, dont 53h15 sur F-4E. Bien qu'en équipe avec Rossmeisel, Eyal avait volé avec 15 autres pilotes pendant son stage : Buddey, Callahan, Connett, Everman, Hetting, Hetz, Hunt, Madden, Ross, Rossmeisel, Score, Short, Siegel, Smith et Solis. C'est avec Hetz qu'il avait le plus volé ; 26 sorties au total, dont 13 du 16 juin au 22 juillet.

© J.M. GUILLOU / AÉROJOURNAL 2012

Le *loft bombing* [bombardement en ressource NdT] fut simplifié et rendu moins exigeant pour le pilote, en permettant au WRCP de le prendre en charge de la même façon que le bombardement en piqué. Le largage triple fut également changé. À l'origine, la sélection de ce mode de largage lâchait trois bombes simultanément sur simple pression du bouton. Le nouveau système, à l'instar de l'intervalomètre présent sur le Vautour, permit de prédéfinir un délai entre le décrochage de chaque bombe. De façon plus générale, le système de tir fut modifié en profondeur, les Israéliens ayant une conception différente des nécessités de mise en œuvre des armements en cours d'affrontement. L'idée directrice fut de limiter et de rationaliser l'utilisation des sélecteurs de tir, pour passer aisément d'une configuration air-air à une configuration air-sol et inversement, sans exiger du pilote une fois le bon mode activé d'avoir à utiliser les sélecteurs pour basculer d'une arme à l'autre. Le nouveau système, bien plus complexe que cette brève présentation, fut baptisé « MAMA », acronyme hébreu pour « changement rapide ».

Les six aviateurs convertis au Kurnass étaient tous d'anciens pilotes de Mirage IIIC, Agmon, Ben-Nun et Henkin ayant déjà été crédités de victoires sur leur ancien appareil. À l'usage, ils avaient dû neutraliser les systèmes radar d'acquisition et de conduite de tir, souvent imprécis sur ces matériels pionniers, pour estimer au jugé et entrer manuellement les paramètres de distance – courte, moyenne ou longue portée, soit de 200 à 600 mètres – requis. Sur le F-4, les commandes manuelles ne comprenaient que deux portées, courte (300 m) et longue (600 m) : « Nous commençâmes à planifier des changements et des modifications au cours de la conversion aux USA. Les portées fixes du F-4 s'établissaient à 300 et 600 mètres, alors que notre distance de tir de référence était fixée à 200 mètres. Henkin insista pour modifier cela et argua que si les pilotes étaient entraînés à ouvrir le feu à 300, ils ne s'approcheraient plus suffisamment. Nous décidâmes d'un compromis en abaissant la distance fixe de courte portée à 250 mètres. » (Rami Harpaz). Une autre modification issue des habitudes prises sur les Mirage IIIC fut la forme du manche. Celui du F-4, droit, étant considéré comme moins pratique et ergonomique que le modèle incliné de l'appareil français, une étude de faisabilité fut immédiatement commandée pour substituer les seconds aux premiers à bord de tous les Kurnass.

D'autres modifications interviendraient par la suite, mais celles-ci furent les principales issues de l'expérience des premiers pilotes de Kurnass formés aux États-Unis au cours du printemps et de l'été 1969. Toutes furent effectuées sur le territoire d'Israël, au fur et à mesure de la livraison des appareils. ■

▼ Avant de quitter les États-Unis pour Israël, l'équipe chargée de la conversion sur Kurnass visite l'usine MacDonnell Douglas à Saint-Louis, où elle pose devant le 68-0417, lequel deviendra le Kurnass N° 122. De gauche à droite : Ehud Henkin, Jeff Peer, Rami Harpaz, Yoram Agmon, Menahem Eini, Samuel Hetz, Avihu Ben-Nun, Saul Levy, Yair David et Achikar Eyal.

LE PROCHE-ORIENT
1967-1973
État d'Israël
Gains territoriaux israéliens de 1967
NICOSIE
CHYPRE
TRIPOLI
LIBAN
SYRIE
NASIRIYAH
BEYROUTH
DUMAYR
DAMAS
Aéroport international de Damas
BALY
KHALKHALAH
TYR
GOLAN
HAÏFA
RAMAT DAVID
RIVE OUEST
AMMAN
Mer Méditerranée
TEL-AVIV
JÉRICHO
JÉRUSALEM
Mer Morte
HATZOR
GAZA
HATZERIM
RAFAH
ISRAËL
JORDANIE
PORT-SAÏD
BALTIM
Canal de Suez
SAIYAH
SALHIYA
MANSOURAH
TASA
ISMAILIYA
TANTA
ABU SUEIR
Déversoir
SINAÏ
QUWAYSNA
ÉGYPTE
SUEZ
Aéroport international du Caire
LE CAIRE
ARABIE SAOUDITE

CHAPITRE 2

1969 1970 AU CŒUR DE LA « GUERRE D'USURE »

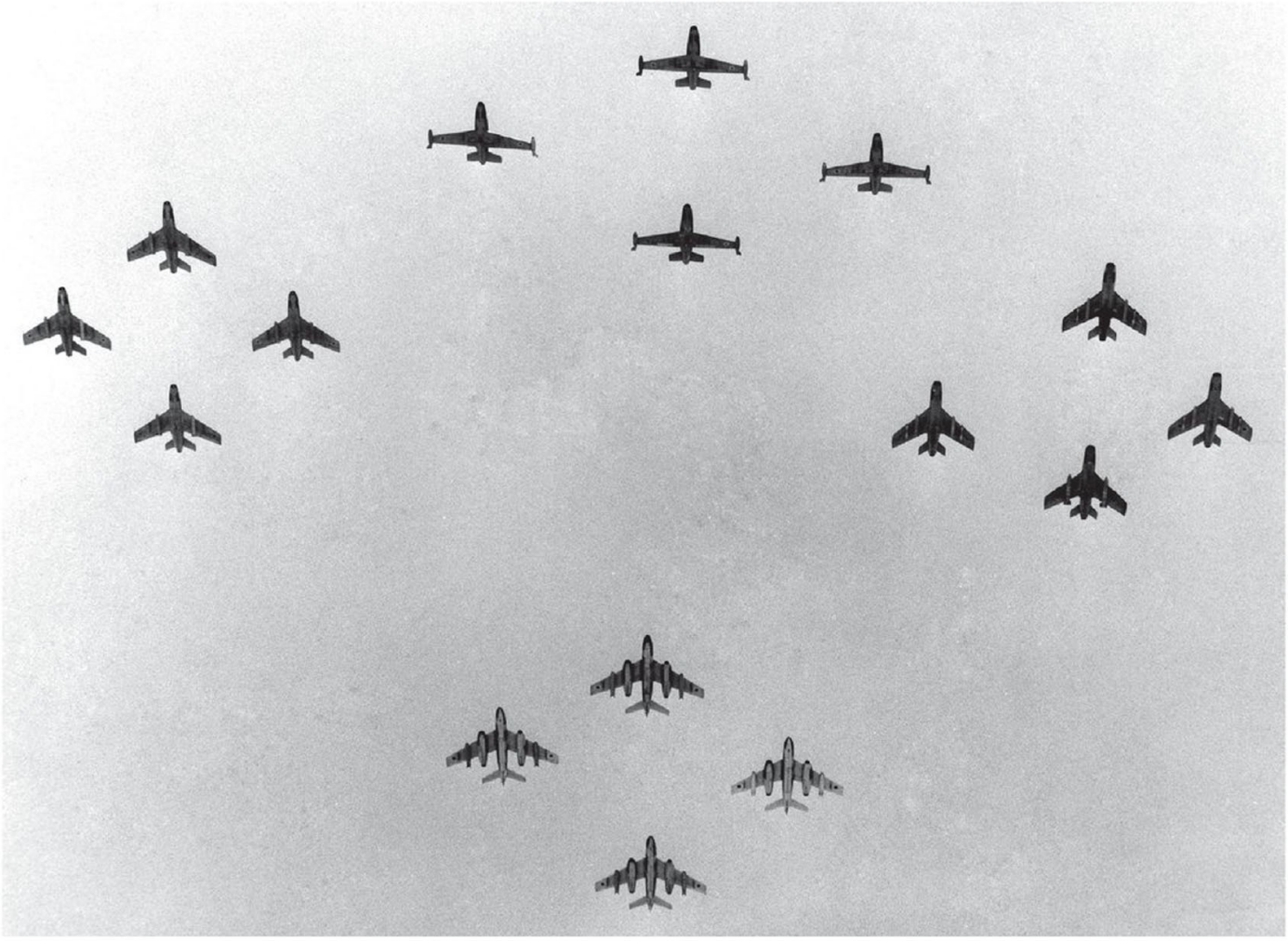
▲ Le Kurnass N° 126, photographié en octobre 1970 lors d'une présentation à la Presse de la puissante machine de guerre israélienne. Il porte sur son fuselage, juste au-dessous du pare-brise, une marque de victoire en l'honneur de la 69e escadrille, la première à avoir remporté une victoire aérienne, attribuée à Aviem Sella et Shabtai Ben-Shoah le 6 février 1970.

La guerre de juin 1967 et l'embargo français avaient déclenché la livraison de Phantom à Israël. La guerre des Six Jours avait en outre modifié les équilibres au Moyen-Orient : la campagne de supériorité aérienne de la Heyl Ha'Avir avait été si dévastatrice, si efficace, que l'Israel Defense Force (IDF) avait été en mesure d'occuper le Sinaï au détriment de l'Égypte, la Cisjordanie au détriment de la Jordanie et le plateau du Golan au détriment de la Syrie dans un délai particulièrement court. La guerre avait, enfin, déclenché un processus de réflexion influençant directement le Kurnass lors de son introduction. À bien des égards, c'est la force de Kurnass de la Heyl Ha'Avir qui eut à absorber les enseignements militaires issus de la guerre des Six Jours.

La guerre ne fut pas suivie d'une campagne diplomatique pour mettre fin au conflit israélo-arabe. « Ce qui a été pris par la force sera rendu par la force » fut le slogan du président égyptien Gamal Abdel Nasser, tandis qu'en septembre 1967, les leaders arabes avaient adopté au sommet de Khartoum la politique du « triple non » : non à la reconnaissance d'Israël, pas de négociations avec Israël, pas de paix avec Israël. En avril 1968, Nasser annonça une nouvelle politique en quatre phases : reconstruction de l'armée après la défaite ; affrontements limités ; reconquête des territoires perdus ; guerre ouverte et invasion d'Israël.

L'URSS remplaça rapidement le potentiel militaire égyptien perdu aux Six Jours et entreprit de tirer les leçons du conflit. L'une de ces leçons apprises par les Égyptiens aurait des conséquences sur la force de Kurnass et l'intériorisation de la supériorité de la Heyl Ha'Avir. Au lieu de compter uniquement à l'avenir sur la force aérienne égyptienne pour contrer l'aviation israélienne, la nouvelle doctrine qui prévalut, issue du modèle soviétique, fut de constituer, à partir de 1968, une quatrième arme : la Force de défense aérienne. Le 14 septembre de cette année, Nasser, considérant la première phase achevée, annonça le début de la seconde phase de sa politique.

Israël ne considéra pas immédiatement les accrochages croissants le long du canal de Suez comme une nouvelle guerre. Le 3 mars 1969, Nasser dénonça l'accord de cessez-le-feu conclu à la fin de la guerre des Six Jours. Les affrontements dégénérèrent à tel point que, rétrospectivement, Israël définit la date du 8 mars comme le premier jour de la nouvelle guerre, dont le nom dériva d'une phrase prononcée par Nasser lors de son discours du 23 juin 1969 : « Je ne peux occuper Israël, mais je peux saper Israël. » Et c'est ainsi que l'introduction du Kurnass au



▲ L'armée de l'Air israélienne est toujours très orientée vers la France au moment de la déclaration du président égyptien Gamal Abdel Nasser, qui va entraîner un nouveau conflit au Moyen-Orient. Cette formation mixte, photographiée en mai 1968, rassemble Ouragan, Mystère, Super Mystère et Vautour. À la fin de 1968, l'ordre de bataille des forces aériennes israéliennes comprend trois escadrilles de Mirage, deux de Skyhawk et une escadrille d'Ouragan, de Mystère, de Super Mystère et de Vautour. Aussi, l'extension et la modernisation de la force aérienne constituent la priorité absolue.

sein de la Heyl Ha'Avir intervint au beau milieu d'une guerre : la « Guerre d'usure » [Attrition War, NdT]

ESCADRILLE 201

L'AIR1 ordonna la mise en activité de l'escadrille 201, première unité sur Kurnass, basée à Hatzor, le 2 juin 1969. Pour faire de la place à la nouvelle formation, l'escadrille 102 sur Skyhawk fut transférée à Hatzerim, et les locaux qu'elle occupait libérés. Ce nouveau numéro d'escadrille rompait avec la tradition israélienne en étant adopté à la fois comme remplaçant l'escadrille 102, mais aussi marquant une évolution par rapport à l'escadrille 101. Cette dernière, première unité de chasse historique israélienne créée en 1948, en était restée jusque-là le fer de lance aérien. Équipée de Mirage IIIC, la « 101 » avait notamment constitué la première formation « tueuse de MiG » de la Heyl Ha'Avir.

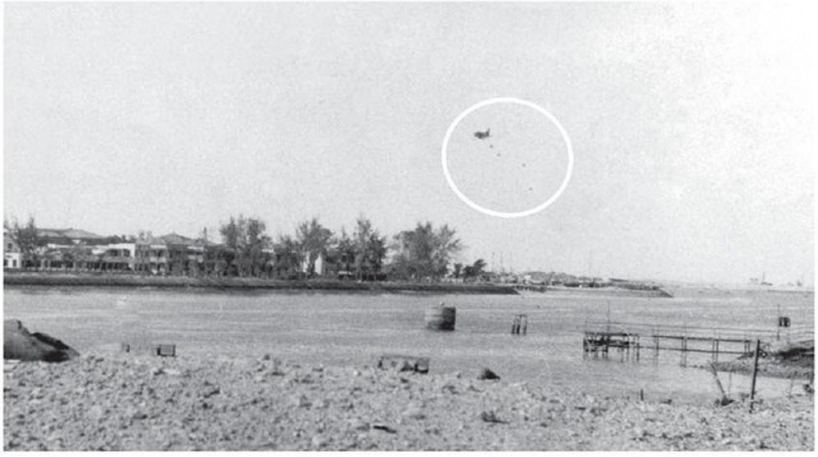
Telles que définies par l'AIR1, les missions du nouvel avion d'attaque lourd furent un parfait exemple de l'ambiguïté permanente dans laquelle serait placé le Kurnass au cours de sa première décennie de service :

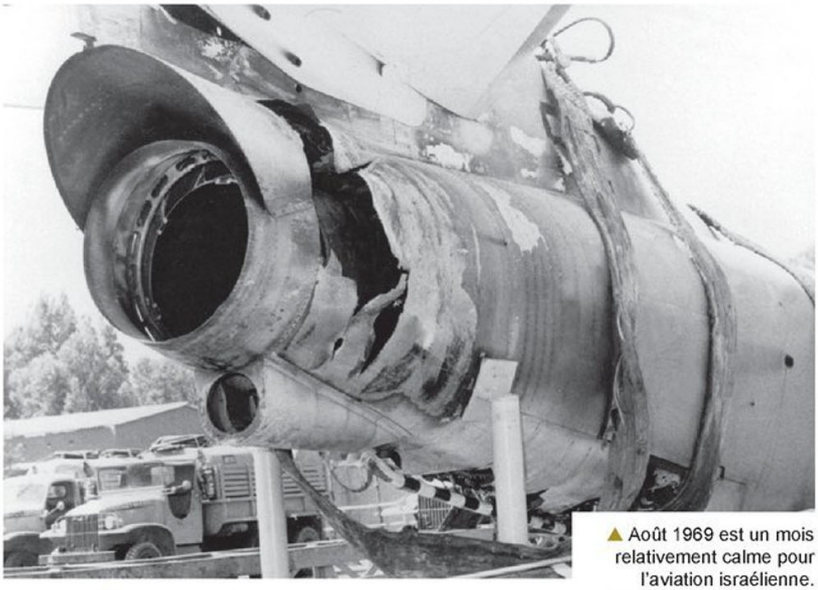
- Défense aérienne et attaque de cibles au sol ou en mer ;
- Niveau de maintenance A des appareils de l'escadrille.

La disponibilité opérationnelle n'était certes exigée qu'à l'issue de la réception des 12 appareils prévus, mais l'ordre ne fournissait aucune disposition de préparation progressive de l'unité : de fait, la « 201 » devrait être apte à entamer ses missions de combat beaucoup plus vite que quiconque l'envisageait à l'époque.

KURNASS, CYCLE DE CONVERSION N° 1

Les équipages de Kurnass formés aux États-Unis retournèrent en Israël courant août 1969, et l'escadrille 201 fut créée le dimanche 17 de ce mois. Une semaine plus tard, le 24, le cycle de conversion n° 1 débutait. Du fait du manque d'appareils, il commença par des cours au sol basés sur l'expérience acquise à *George AFB* par les cinq premiers équipages. Sept équipages – sept pilotes, six navigateurs et un pilote en formation – furent affectés à ce cycle de conversion. Ils furent rejoints par cinq officiers expérimentés – les chefs d'escadre Yak Nevo (Hatzor) et Jacob Agassi (Ramat David), le chef de l'AIR3 Ohad Shadmi, le chef de l'AIR5 Aaron Yoeli et le chef d'escadrille Levy Zur (Hatzor). À cette époque, les équipages volants d'une escadrille de combat de la Heyl Ha'Avir étaient scindés en trois échelons : un échelon régulier, un échelon d'alerte posté et un de réserve. L'échelon régulier était relativement faible et, en cas de crise, fréquemment renforcé par des équipages d'alerte – composés essentiellement d'instructeurs de l'école de l'Air ou des officiers de l'état-major devant rendre compte directement à l'escadrille. La mobilisation des réserves intervenait en outre en cas de crise majeure. Afin de maintenir leur disponibilité opérationnelle, chacun des membres de ces échelons de renfort, réservistes inclus, était astreint à un vol d'entraînement hebdomadaire. Les nouvelles escadrilles entamaient leur carrière avec leur cadre régulier, mais un petit nombre de pilotes de réserve qualifiés, le contingent de ces derniers n'augmentant qu'au fur et à mesure de la mutation des premiers équipages de l'unité vers des postes d'instruction ou d'état-major. De même, le nombre de réservistes disponibles restait lié au départ du service actif d'anciens membres de l'unité. C'est ainsi que, durant les cinq premières années de son existence, une nouvelle escadrille comme la « 201 » ne serait composée que des deux premiers des trois échelons prévus.





▲ Août 1969 est un mois relativement calme pour l'aviation israélienne. Les pilotes de Mirage ne sont crédités d'aucune victoire en combat aérien. Les frappes aériennes, elles, sont sporadiques. À nouveau, la bataille n'est pas distinctement unilatérale, un Skyhawk étant perdu en opérations et un autre – le Skyhawk ci-dessus – manquant de l'être le 19 août 1969. Cette séquence de photos montre le Skyhawk larguant ses bombes sur des positions égyptiennes, leur explosion et les lourds dommages subis par l'appareil au cours de sa mission.

L'ARRIVÉE DE L'APPAREIL

Les quatre premiers Phantom israéliens atterrirent à Hatzor le vendredi 5 septembre 1969. À l'inverse des Skyhawk qui avaient effectué le transit par mer et sous cocon, les livraisons de Phantom s'effectuèrent par leurs propres moyens. Les quatre premiers arrivés, immatriculés par l'USAF 68-0396 à 68-0399, reçurent les numéros 7101, 7104, 7108 et 7110 au sein de la Heyl Ha'Avir. À l'origine, seuls les deux derniers chiffres furent peints sur la queue, auquel l'escadrille 201 ajouta par la suite le préfixe 6, ce qui fit que le 7101 d'origine devint le Kurnass 601. Plus tard, voulant éviter les méprises, la Heyl Ha'Avir modifia une nouvelle fois le système, et le 601 prit finalement le numéro 101.

Le dimanche 7 septembre 1969, tout fut prêt pour lancer les premiers vols de Kurnass. Le premier à décoller fut Samuel Hetz, avec Moti Hot – commandant en chef de la Heyl Ha'Avir – sur le siège arrière, à bord du Kurnass 04. Aivihu Ben-Nun et Achikar Eyal prirent la suite sur le 01 pour un vol de cinquante minutes. Les vols d'entraînement proprement dits débutèrent le lendemain, et, jusqu'à la mise en activité de la seconde escadrille à Ramat David, tous les vols de Kurnass décollèrent de Hatzor. L'entraînement initial fut consacré aux manœuvres de combat, y compris des évaluations comparées avec le Mirage, ainsi qu'à des tests d'armements en différentes configurations et profils de mission. L'objectif était d'atteindre le premier palier de disponibilité opérationnelle le plus rapidement possible.

L'arrivée des quatre Phantom coïncida avec une escalade de la « Guerre d'usure », et, le 11 septembre, une perte vint frapper la communauté des Kurnass pour la toute première fois. Giora Romm, premier as de la Heyl Ha'Avir sur jet et alors inscrit au programme de conversion sur F-4, fut abattu à bord de son Mirage d'origine lors d'une mission au-dessus de l'Égypte. Romm s'éjecta et fut capturé par les Égyptiens. Il fut finalement libéré le 6 décembre 1969, afin de pouvoir récupérer de ses blessures en Israël. Yigal Shochat, un pilote de Mirage de la « 101 », fut rapidement désigné pour le remplacer dans le cycle de conversion.

Les vols de conversion débutèrent le 23 septembre 1969, et les élèves furent lâchés en solo six jours plus tard, Gideon Magen et Pinchan Nachmani sur le 01, Aviem Sella et Reuben Reshef sur le 08. En revanche, Achikar Eyal ne vola pas du 19 septembre au 1er octobre. Une fois les qualifications solos accomplies, l'étape suivante pouvait commencer.

PREMIÈRE MISSION

La participation de la Heyl Ha'Avir à la « Guerre d'usure » était, lors de cette période, concentrée sur des opérations de frappes au sol. L'artillerie égyptienne surpassait considérablement en nombre celle de l'IDF, et les attaques aériennes de Skyhawk, Vautour, Super Mystère, Mystère et Ouragan étaient utilisées, par rotation d'escadrille, pour compenser ce déséquilibre, en s'attaquant aux batteries et aux fortifications bordant la rive Ouest du canal de Suez. À chaque fois qu'une telle mission était montée par la Heyl Ha'Avir, des intercepteurs étaient envoyés en patrouilles de combat et leurs escadrilles d'origine mises en alerte. Le Mirage était intégralement dédié à cette seconde tâche, les autres types d'appareils à la première. Bien qu'acquis comme appareil lourd d'attaque, le Kurnass fut le premier de l'arsenal de la Heyl Ha'Avir à être considéré comme véritablement polyvalent et utilisé pour les deux rôles. Traditionnellement, en cours de formation, la qualification air-air précédait la qualification air-sol, considérée comme plus exigeante, que ce soit à l'échelle individuelle ou à celle de l'unité. En conséquence, un pilote entamant sa conversion sur un nouvel appareil passait d'abord par la qualification en vol, puis celle du combat aérien, pour enfin achever sa formation par les missions air-sol. La formation de l'escadrille 201 suivit ce processus, mais sur une échelle de temps infiniment plus courte qu'à l'accoutumée. La première sortie du Kurnass fut lancée le 9 octobre 1969, 34 jours à peine après l'arrivée du premier avion !

▲ La 101e escadrille de Mirage escorte des Phantom sur Hatzor le 5 septembre 1969.

Ce fut une patrouille de combat (Combat Air Patrol/CAP) dans le secteur d'Ophir, au sud du Sinaï. Samuel Hetz et Menahm Eini étaient à bord du Kurnass 01, Jeff Peer et Achikar Eyal sur les sièges du 08. Le seul armement efficace monté alors consistait en quatre missiles AIM-9B, les Sparrow et les munitions de bord n'ayant pas encore été livrées et les canons étant chargés de leurs munitions d'exercice. La CAP se déroula sans incident – comme la plupart des missions de ce type –, et la paire retourna à Hatzor après 2h35 de vol, une durée impressionnante au regard de celle du Mirage dépassant rarement une heure lors de ce genre d'opération.

PREMIÈRE ATTAQUE

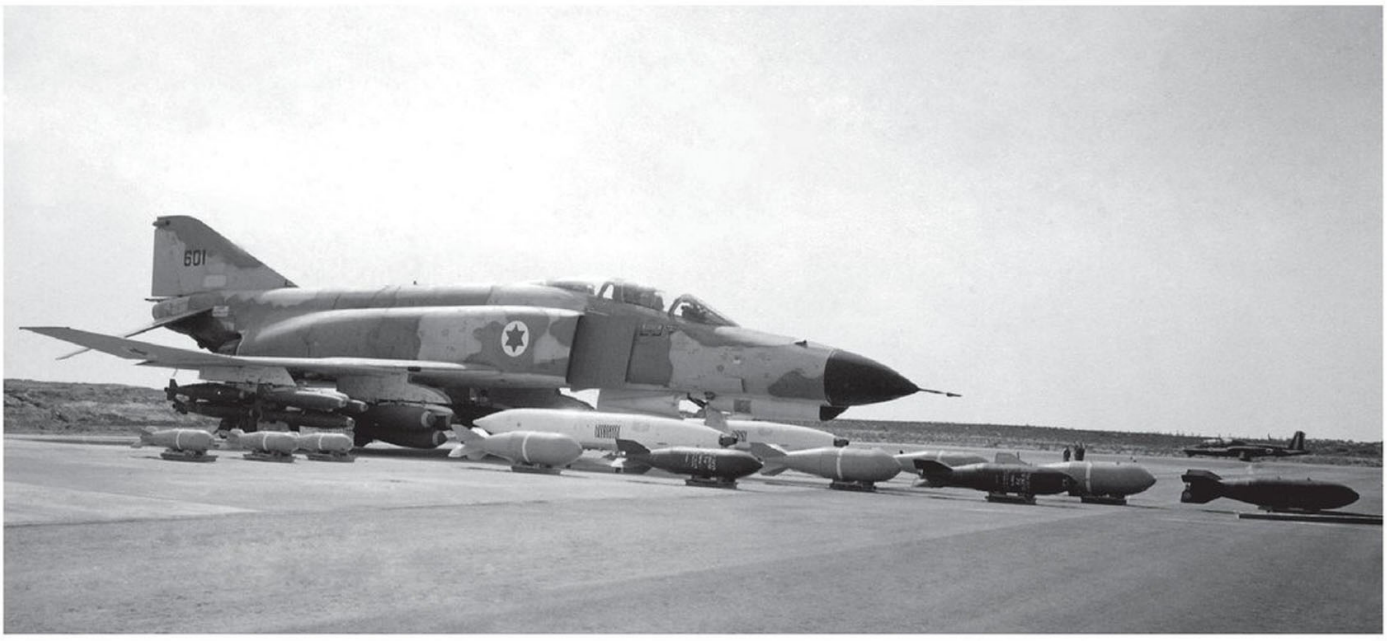
Treize jours s'écoulèrent encore avant la première mission d'appui au sol, qui intervint le 22 octobre 1969. La cible était une batterie égyptienne de SA-2 dans le secteur d'Abu Sueir. Hetz et Heini, toujours sur le 08, ainsi qu'Agmon et David, sur le 01, en furent chargés. Chacun des Kurnass avait reçu deux réservoirs supplémentaires et onze bombes. La paire, descendant à basse altitude au-dessus du Sinaï, accéléra à 540 nœuds pour franchir le canal de Suez vers Qantara et pénétrer dans l'espace aérien égyptien. Cette vitesse de pénétration permettait de prendre en défaut l'artillerie antiaérienne, tandis que le vol à basse altitude représentait une sécurité contre les systèmes guidés par radar plus sophistiqués. Virant à gauche, les Kurnass adoptèrent une trajectoire d'attaque nord-sud, montèrent, selon les rapports peut-être optimistes en la matière, en chandelle à 20 000 pieds, avant de piquer pour larguer leurs bombes à 10 000. Virant de nouveau à gauche, les deux appareils retraversèrent ensuite le Canal à grande vitesse et basse altitude, avant de reprendre de la hauteur au-dessus du Sinaï pour un vol de retour à l'économie vers Hatzor. L'ensemble de la mission, du décollage à l'atterrissage, n'avait pris que 45 minutes, et pendant toute la durée de leur brève incursion en territoire ennemi, les deux équipages n'avaient noté aucune menace, ni départ de missile sol-air, ni tir d'artillerie antiaérienne.

PREMIÈRE MISSION « BANG »

Une possibilité extraordinaire offerte par le Kurnass résidait dans ses capacités de frappe supersonique à basse altitude. Vu avant tout comme une arme psychologique, le « bang » du Kurnass était particulièrement destructeur, du fait de la combinaison de la masse de l'appareil et de sa vitesse.

La première mission de frappe « bang » se déroula le 4 novembre 1969 et fut nommée de façon appropriée opération « Echo ». Elle fut conduite par l'équipage Samuel Hetz/Yair David ainsi qu'Avihu Ben-Nun et Achikar Eyel à bord du Kurnass 22. L'objectif était de produire à l'aube un « bang » retentissant à basse altitude au-dessus du Caire. La paire franchit le golfe de Suez d'est en ouest jusqu'au-delà du Nil, avant de virer plein sud en direction de la capitale égyptienne.

▼ Des personnels au sol appliquent les marques israéliennes sur le 69-0399, qui deviendra le Kurnass N° 10.



▲ Le Kurnass N° 1, photographié à Hatzerim le 8 octobre 1969, à la veille de sa première mission de guerre, lors d'une manifestation en l'honneur de donateurs juifs américains.

L'accélération commença trop tard, et ce n'est qu'à Mach 0,98 que les deux avions passèrent en trombe au-dessus de la ville, ce qui ne fit pas grande différence pour les Égyptiens pris de panique et voyant les vitres voler en éclats dans toute la cité. Le même traitement fut imposé à l'aéroport international du Caire, au-dessus duquel les Kurnass amorcèrent leur voyage de retour vers Hatzor, accompli après 1h40 de vol. L'objectif d'« Echo », démonstration unique de projection de force, avait été de transmettre un avertissement à l'Égypte que toute escalade dans la « Guerre d'usure » ne pouvait être que contre-productive. Nasser n'en tint pas compte.

« OH MAMA » ! LA PREMIÈRE VICTOIRE

Les pilotes de Mirage furent crédités de sept victoires en septembre 1969 et de trois autres en octobre. Toutefois, les combats aériens demeuraient rares. Toutes les victoires de septembre le furent en une seule journée et toutes celles d'octobre en un seul engagement. L'une des leçons apprises par l'Égypte était d'éviter l'affrontement direct avec les intercepteurs de la Heyl Ha'Avir, dont la supériorité des pilotes en matière de combat air-air était un facteur désormais intégré. La réponse égyptienne à une telle situation fut une dépendance toujours plus grande vis-à-vis de leur nouvelle arme antiaérienne. À cette époque toutefois, la couverture, le déploiement et, d'une façon générale, la qualité de cette arme récente restaient lacunaires et conduisirent les Égyptiens à chercher occasionnellement l'engagement en vol. Les pilotes d'interception de la Heyl Ha'Avir guettaient de telles occasions avec impatience et supportaient les longues périodes d'attente, lors des missions CAP ou en alerte au sol, dans le mince espoir de pouvoir ressentir la violente poussée d'adrénaline d'un bref engagement avec l'ennemi.

Une fois encore, il nous faut rappeler que la Heyl Ha'Avir avait acquis le F-4 Phantom en tant qu'appareil d'attaque lourd. Elle disposait de nombre de Mirage IIIC disponibles pour répondre à la faible demande de missions CAP diurnes au cours de cette « Guerre d'usure » limitée. Ce fut essentiellement la pression des équipages de Kurnass eux-mêmes – nombre d'entre eux ex-pilotes de Mirage, et quelques-uns crédités de victoires en 1966-67 – qui força le commandement aérien à leur confier des missions de patrouille de combat et d'alerte rapide (Quick Reaction Alert, QRA).

Tout d'abord, du fait que l'escadrille 201 n'avait pas encore accompli sa qualification opérationnelle officielle et du fait du faible nombre de disponibilités (4 avions à partir du 5 septembre, 8 à compter du 22 octobre et seulement 5 équipages qualifiés jusqu'à fin novembre), il ne fut confié aux Kurnass que des opérations de seconde ligne, en appui des Mirage largement éprouvés. Après leur première mission CAP du 9 octobre, il leur fallut en effectuer de nombreuses autres avant d'avoir l'occasion de participer à un combat aérien.

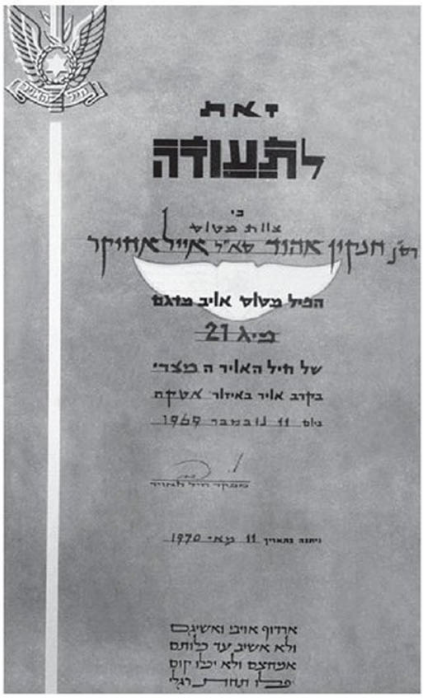
Cette occasion échut à la paire d'équipages Agmon/Eini (Kurnass 10) et Henkin/Eyal (Kurnass 08). Agmon et Henkin avaient tous deux remporté des victoires comme pilotes de Mirage.

▼ Achikar Eyal a photographié le Kurnass du chef d'escadrille survolant l'aéroport international du Caire au cours de l'opération « Echo », le 4 novembre 1969.

Agmon était entré dans l'histoire le 14 juillet 1966 en devenant le premier pilote israélien à remporter une victoire sur Mirage, mais, le 11 novembre 1969, il manqua l'occasion de rééditer son exploit. Ce jour-là, la paire de Kurnass volait en seconde ligne en relève d'une formation de quatre Mirage en CAP au-dessus du sud de la zone du Canal. Kurnass et Mirage participaient à l'opération « Pomegranate 12 », dont l'objectif était de provoquer les MiG-21 égyptiens et d'en abattre autant que possible. L'appât était constitué par une formation de Skyhawk censée préparer une attaque en territoire égyptien sans l'habituel parapluie d'intercepteurs en mission CAP, et suivie sur la même trajectoire d'une formation de Mirage de l'escadrille 101. Les Israéliens espéraient que la tentation serait trop grande pour les Égyptiens de faire sortir leurs MiG-21 pour engager ces deux groupes apparemment isolés. Les Kurnass de la « 201 » étaient tapis en arrière, en dessous de la couverture radar égyptienne, avec comme consignes de n'intervenir qu'en cas de nécessité ; soit face à un nombre de MiG plus important que prévu, soit en cas de difficulté rencontrée par les Mirage ; soit encore pour assurer une diversion leur permettant de désengager en sécurité.

L'opération « Pomegranate 12 » n'était rien d'autre qu'une embuscade dans les règles, et les Égyptiens, malgré leurs hésitations face à un tel scénario, tombèrent dans le piège. La « 101 » revendiquait déjà deux victoires certaines et une troisième possible, lorsque la « 201 » fut appelée à rejoindre la bataille. Les deux appareils foncèrent vers la zone de combat, larguant leurs réservoirs d'appoint, grimpant à 20 000 pieds et cherchant l'ennemi. « Nous volions à basse altitude, au-dessus de l'Égypte, au sud de Jabel Ataka, lorsque j'ai entendu que les Mirage avaient engagé et déjà descendu deux MiG-21. Nous n'étions pas autorisés à engager, alors je pris l'initiative. [J'ordonnai] « Pepper ! » [3] et nous avons commencé à chercher les MiG. Bien que n'ayant toujours rien sur mes écrans radar, je repérai un panache et pris le cap pour le rejoindre, Henkin sur ma gauche. Intuitivement, je virai à gauche. Ils étaient là, deux MiG-21. J'en pris un en chasse, pressai le bouton de largage des bombes sans que rien ne se passe. Je pressai, pressai encore sans plus de résultat et laissai donc ma place à Henkin. Il lança [un AIM-9B] et descendit le MiG. C'est seulement sur la route du retour que j'ai réalisé que Henkin volait sur le Kurnass 08 qui avait déjà été modifié de façon à ce que le tir missile air-air soit déclenché par le bouton de largage des bombes [en lieu et place de la détente du canon]. Jusqu'à cet instant, j'étais certain de voler sur le 08 ! »

Oh MAMA ! Sans cette confusion sur la nouvelle configuration du cockpit « MAMA », Yoram Agmon aurait probablement été le premier pilote crédité d'une victoire aérienne sur Kurnass, comme il l'avait été quelques années plus tôt sur Mirage. Il fut privé de ce titre de gloire par le seul fait que le dispositif n'avait pas encore été implémenté dans tous les appareils. L'honneur historique de la première victoire aérienne d'un Kurnass échut donc à Ehud Henkin, avec Achikar Eyal, sur le fameux 08. Le fait que Henkin et Eyal volaient en position de renfort d'urgence en attendant l'activation de leur propre escadrille à Ramas David a souvent conduit à créditer cette dernière unité de la première victoire. C'est faux. La première victoire d'un Kurnass fut attribuée à un équipage de renfort d'urgence de l'escadrille 201, effectuant une mission de l'escadrille 201, à bord d'un appareil de l'escadrille 201.



▲ Le premier certificat de victoire aérienne attribué à un équipage de Kurnass, en l'occurrence Ehud Henkin et Achikar Eyal, le 14 mai 1970.

▼ Le Kurnass N° 8, qui deviendra ultérieurement le Kurnass N° 108, photographié en juillet 1970. On distingue les marques de victoires.

[3] Pepper : code en vigueur dans la Heyl Ha'Avir pour passer en postcombustion.

ESCADRILLE 69

L'inventaire de Kurnass de la Heyl Ha'Avir fut doublé le 22 octobre 1969, lorsque arrivèrent les 7115, 7118, 7120 et 7122. Le soir suivant, une grande fête organisée dans un hangar de maintenance de Ramat David salua la résurrection de l'escadrille 69 en tant que seconde unité sur cet appareil. À l'inverse de la « 201 » créée *ex nihilo*, la « 69 » héritait d'un véritable bagage historique, et quel bagage ! L'escadrille 69 « Marteaux » avait été la première unité de bombardement lourd à grand rayon d'action, opérant sur B-17 Flying Fortress de 1948 à 1957 et effectuant la plupart de ses missions de combat depuis Ramat David. De 1957 à 1969, l'escadrille avait été désactivée. Sa renaissance provint de la conjonction entre l'activité des « Marteaux » vétérans, des traditions de Ramat David et de l'année 1969.

L'ordre d'organisation de l'unité avait été transmis le 18 août de cette année, avec une mise en activité prévue entre décembre et mars 1970, lorsqu'un nombre suffisant d'appareils et d'équipages qualifiés serait disponible. La troisième tranche de livraison intervint le 14 novembre 1969, avec l'atterrissage à Hatzor des appareils 7126, 7129, 7132 et 7135 et le transfert, dès le lendemain, à Ramat David. En attendant leur qualification opérationnelle initiale, les équipages formés de la « 69 » continuèrent à effectuer des missions de combat pour la « 201 ».

▲ Présentation des personnels volants de la 69e escadrille. Debout, de gauche à droite : Ehud Henkin, Shabtai Ben-Shoah, Avihu Ben-Nun, Achikar Eyal, Rami Harpaz et Abraham Rodan. Accroupis de gauche à droite : Gideon Magen, Aviem Sella, Reuben Reshef et Saul Levy.

PREMIÈRE PERTE

La Jordanie ne prit pas part à la « Guerre d'usure », mais le pays abrita des postes radar antiaériens égyptiens destinés à détecter et prévenir l'activité de la Heyl Ha'Avir sur l'Égypte et faciliter la tâche de l'artillerie irakienne tirant de temps à autre sur Israël et de l'OLP (Organisation de libération de la Palestine) soutenant les activités « terroristes » contre le pays. Cette politique jordanienne d'hospitalité provoqua des missions ponctuelles de l'IDF et de la Heyl Ha'Avir contre les éléments égyptiens, irakiens et palestiniens déployés en Jordanie.

L'opération « Flute » du 17 novembre 1969 eut pour objet des frappes aériennes massives sur des cibles en Jordanie, dont une station radar égyptienne positionnée à une quinzaine de kilomètres au sud de Karak. Une paire de Kurnass fut désignée pour la bombarder, le leader prenant pour cible un radar P-12 et son ailier devant s'attaquer à un radar P-30. Samuel Hetz avec Yair David firent office de leader avec l'équipage Ehud Henkin/Saul Levy comme ailier. Tout se déroula bien jusqu'à ce que Henkin signale une défaillance mineure sur ses instruments. Quelques instants plus tard, les voyants d'alerte commencèrent à clignoter dans le cockpit du Kurnass 04, annonçant une défaillance des moteurs. L'équipage s'éjecta aux alentours

▼ Inauguration de la 69e escadrille à Ramat David, le 15 novembre 1969.

de 20 000 pieds, au-dessus du territoire israélien. La cause réelle de cette perte de combat ne fut jamais élucidée avec certitude, les principales hypothèses mettant l'accent soit sur des dommages causés par un tir antiaérien soit sur un dysfonctionnement interne.

PREMIÈRES MISSIONS DE LA « 69 »

L'escadrille 201 entama le cycle de conversion sur Kurnass n° 2 le 23 novembre 1969. Selon la singulière routine de guerre désormais installée, toutes les escadrilles de combat continuaient à alterner missions de combat et d'entraînement. À l'inverse de ce qui se produisait au cours d'une guerre ouverte, le processus normal de formation n'était donc pas interrompu. La « Guerre d'usure » retenait toute l'attention de la Heyl Ha'Avir, mais sans nécessiter la mobilisation de toutes ses ressources, sauf cas ponctuel d'opération à grande échelle.

Cet environnement de guerre limitée influença l'introduction des Kurnass dans l'ordre de bataille, appareils et équipages se trouvant engagés dans l'action bien avant que ne soient accomplies toutes les étapes de la conversion opérationnelle. En de telles circonstances, il n'est guère étonnant que l'escadrille 69 débute ses propres missions indépendantes dès le 25 novembre, 10 jours à peine après son inauguration. Celles-ci consistèrent d'abord en opérations CAP, mais la première mission de frappe intervint dès le 28 novembre. Les équipes au sol manquant d'expérience et de matériel consacrèrent toute la nuit précédente à préparer les deux Kurnass. Chacun fut équipé d'un réservoir supplémentaire sous le fuselage, avec pas moins de trois bombes M-117 de 400 kg et six Mark 82 de 225 kg sous chaque aile.

L'équipage Ben-Nun/Levy prit le Kurnass 37, Harpaz/Eyal le 29. Leur cible était une batterie de SA-2 égyptienne dans le secteur de Favid, sur laquelle ils larguèrent leurs 36 bombes en deux passes en piqué. Cette mission s'inscrivit dans le plan général de la Heyl Ha'Avir de destruction de l'ensemble des défenses antiaériennes ennemies à l'ouest du Canal. Le but avoué de cette campagne aérienne consistait à rendre à l'aviation israélienne une supériorité totale au-dessus du secteur afin de prévenir le déclenchement d'une nouvelle étape du plan d'escalade voulu par Nasser, soit une tentative directe de reconquête du Sinaï.

▲ Le Kurnass N° 4, dont on distingue l'immatriculation de l'US Air Force, 68-0397, apposée sur la cellule, et photographié avant le premier vol en Israël le 7 septembre 1969. Deux mois plus tard, le Kurmass N° 4 fera parler de lui en devenant le premier jet de ce type à être perdu au sein des forces aériennes israéliennes.

▼ Le Kurnass N° 37 au départ de Ramat David le 28 novembre 1969, avec un chargement de 18 bombes.

▲ Entre deux missions de combat, les équipages de Kurnass effectuent des vols d'entraînement, y compris des exercices de combat contre des Mirage, pourtant dissemblables. Cette image extraite d'une cinémitrailleuse de Mirage, prise en décembre 1969, juste avant le début de l'opération « Blossom », représente un Kurnass en parfaite position pour être tiré.

◤ Une batterie de missiles SA-2 égyptienne photographiée le 25 décembre 1969. Les flèches indiquent les cratères des bombes.

OPÉRATION LORD 79

Le duel entre la Heyl Ha'Avir et les forces aériennes égyptiennes se prolongea, mais les évaluations israéliennes considéraient, début décembre, que l'ensemble du potentiel antiaérien égyptien à l'ouest du Canal avait été détruit ou neutralisé. Le 24 décembre, des missions de reconnaissance détectèrent toutefois la remise en activité de huit batteries de SA-2. Elles furent attaquées dès le lendemain lors de l'opération « Lord 79 ». Dans ce cadre, les équipages de Kurnass attaquèrent par paires, en deux vagues – une le matin, une le soir. Les Égyptiens réagirent, et 24 départs de SA-2 furent enregistrés. Aucun appareil ne fut toutefois perdu, et toutes les batteries considérées détruites à la fin des opérations.

À l'issue de cette mission, l'Égypte parut être dans l'impasse et la supériorité aérienne de la Heyl Ha'Avir fermement assurée au-dessus du Canal. Rien n'empêchait toutefois Nasser d'entamer une nouvelle phase de son plan, et un prolongement de la « Guerre d'usure » n'était pas dans les objectifs israéliens. Le commandement se trouva, à la fin de l'année 1969, face à un dilemme : comment restaurer le cessez-le-feu ?

OPÉRATION « BLOSSOM »

C'est ainsi qu'Israël décida d'une escalade du conflit pour mieux le désamorcer. L'idée fut d'ouvrir un nouveau front et de déclencher une campagne systématique contre des cibles militaires sur l'ensemble du territoire égyptien, et tout particulièrement à proximité des villes,

▼ Le Kurnass N° 38 lors de sa récupération à Refidim, après son atterrissage en « cheval de bois » du 3 avril 1970.

afin de faire sentir aux populations l'impuissance de leurs dirigeants. Le message adressé à ces derniers était que s'ils s'en prenaient à des cibles le long du Canal, Israël pouvait frapper le potentiel militaire égyptien n'importe où et n'importe quand. L'objectif était donc de modifier les règles d'engagement, de miner la détermination du peuple et des dirigeants, et de durcir le conflit au point que l'Égypte n'ait plus d'autre option que de risquer le conflit ouvert ou d'accepter un cessez-le-feu.

Avant d'entamer l'escalade, Israël lança un avertissement à la Syrie de demeurer en dehors du conflit. Cet avertissement fut confié à l'escadrille 69, qui lança une paire de missions « bang » au-dessus de Damas le 6 janvier 1970. Les équipages Harpaz/Levy et Magen/Nachmani se chargèrent de la destruction des vitres de la capitale syrienne.

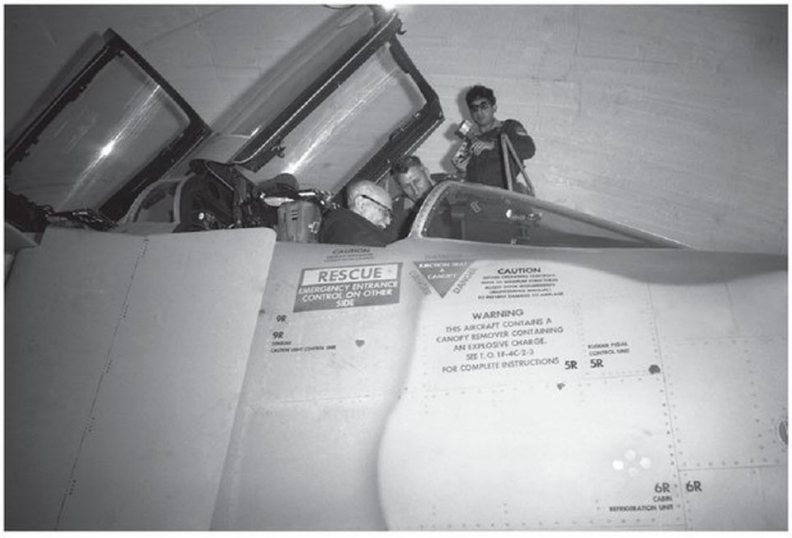
Cette démonstration de force peut avoir dissuadé la Syrie d'ouvrir un second front contre Israël à un moment critique, alors que les Kurnass déclenchaient une nouvelle offensive contre l'Égypte, l'opération « Blossom », ayant pour objectif la destruction des centres de commandements, logistiques et d'entraînement sur tout le territoire égyptien.

« Blossom 1 » fut déclenchée le 7 janvier 1970, fixant le modèle des opérations suivantes. Une paire de Kurnass de la « 201 » et une de la « 69 » frappèrent des cibles de première importance dans la profondeur du territoire égyptien. Confiants dans leurs appareils, les équipages procédèrent à une pénétration à basse altitude sous la couverture radar. Agmon/Eini et Peer/David, sur des Kurnass de la « 201 », bombardèrent le centre d'entraînement des SA-2 à Dahashur, tandis que la paire de l'escadrille 69 (Ben-Nun/Eyal & Sella/Ben-Shoah) frappa le quartier général des commandos à Inchas.

« Blossom » 2 à 5 eurent lieu entre le 13 et le 28 janvier 1970. L'Égypte refusa d'abandonner, et la Syrie n'ouvrit pas de second front. Toutefois, le 29 janvier 1970, un ou plusieurs MiG-21 syriens lancèrent un raid « bang » au-dessus de Haifa en représailles à celui de Damas. Au cours de la nuit suivante, les deux escadrilles de Kurnass exécutèrent l'opération « Echo 5 », procédant de façon identique sur plusieurs grandes villes syriennes.

DEUXIÈME VICTOIRE, ET PREMIÈRE AU CANON

« Blossom 8 » fut exécutée le 8 février. L'escadrille 69 rendit une nouvelle visite au QG des commandos d'Inchas, tandis que la « 201 » s'en prit aux infrastructures logistiques de Helwan. Les équipages, confiants dans la polyvalence des appareils, accomplirent leur mission sans escorte. Des sorties furent néanmoins montées en couverture, alternant Mirage et Kurnass. Les frappes avaient déjà été effectuées lorsque deux MiG-21 se glissèrent derrière la paire de la « 69 » (Ben-Nun/Eyal & Sella/Ben-Shoah) assurant la couverture en CAP à ce moment-là. Heureusement, le contrôle au sol de la Heyl Ha'Avir réagit rapidement, prévenant à temps les Kurnass du danger. Aviem Sella relate l'incident : « Je ne suis pas sûr d'avoir subi l'entraînement air-air avant ce combat aérien. J'ai lancé mon premier missile, mais du mauvais type à cause d'une confusion dans les commandes : au lieu de lancer un infrarouge, ce fut un missile à guidage radar. J'en ai lancé un second, toutefois au-delà de la portée efficace. J'avais seulement 50 heures de vol sur Kurnass jusque-là et avais encore du mal avec le cockpit, mais heureusement le pilote égyptien fut patient, me laissant faire toutes les erreurs possibles avant que je ne le descende. Il volait lentement au-dessus du delta du Nil lorsque j'arrivai à portée de tir de canon. Je parvins à l'abattre à la septième rafale !



▲ L'importance qu'Israël attache au Kurnass est symbolisée par la visite effectuée, en mars 1970, par le président israélien Zalman Shazar à la 69e escadrille à Ramat David. Le président est assis dans le cockpit, tandis que le lieutenant-colonel Jacob Agassi, penché sur lui, fournit les explications nécessaires.

▲▲ Photographié en juillet 1970, le Kurnass N° 10 arbore une marque pour la victoire remportée le 6 mars 1970 par le tandem Jeff Peer (pilote) et Yair David (navigateur).

Kurnass
Escadrille 201
Heyl Ha'Avir, juillet 1970

© J.M. GUILLOU / AÉROJOURNAL 2012

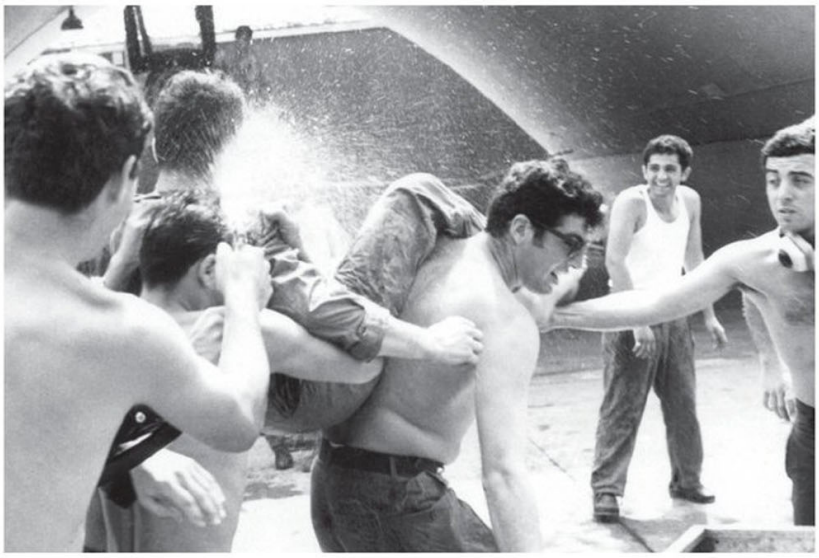
En réalité, j'avais complété mon entraînement air-air pendant le combat, mais je fis malgré tout l'histoire : ce fut la toute première victoire au canon d'un F-4, et la toute première victoire aérienne dans l'histoire de l'escadrille 69 ! »

INTERMÈDE RECO

Israël avait commandé six RF-4E Phantom II de reconnaissance, mais les livraisons étaient programmées seulement pour le début de l'année 1971. En guise de solution provisoire, la Heyl Ha'Avir étudia la transformation en urgence de deux Kurnass en plates-formes de reconnaissance. Les 17 et 39 de l'escadrille 69 furent désignés et transformés par la 22e unité de maintenance aérienne à Tel Nof. Le Kurnass 17 vit son canon retiré et une caméra ajoutée. Gideon Margen et Shabtai Ben-Shoah le testèrent du 14 au 23 mars 1970, puis passèrent sur une paire de Mirage de reconnaissance de l'escadrille 119 pour une mission au-dessus de la nouvelle base égyptienne de Lina. Aviem Sella et Pinchas Nachmani testèrent également la nouvelle combinaison le 21 mars.

TROISIÈME VICTOIRE

Les livraisons continuaient, et, au 1er avril 1970, l'ordre de bataille de la Heyl Ha'Avir comprenait 30 Kurnass. Les escadrilles 201 et 69 n'étaient toujours pas pleinement opérationnelles, mais avaient d'ores et déjà fait leurs preuves dans la maîtrise des trois rôles principaux tenus par des avions de combat de la Heyl Ha'Avir : combat aérien, attaque au sol, reconnaissance. Du 7 janvier au 31 mars, les équipages de Kurnass avaient participé à 17 opérations « Blossom », à de nombreuses missions de frappe et de patrouille de combat ainsi qu'à quelques reconnaissances.
Les combats aériens étaient rares et la gloire d'une victoire plus encore. Même les Mirage, qui effectuaient des douzaines de missions CAP quotidiennes et dont c'était le seul rôle, ne furent crédités que de cinq victoires en février et de onze en mars, ce dernier mois ayant été particulièrement favorable. Pour les équipages de Kurnass multirôles, les perspectives d'engagement d'un appareil ennemi étaient infiniment moins brillantes. Toutefois, de temps à autre, un contact radar ou visuel laissait espérer de pouvoir prendre part à un combat aérien.



▲ Adi Benaya est « baptisé » après son vol « solo » du 14 avril 1970. Benaya, breveté de l'école de pilotage de l'armée de l'Air israélienne en mars 1965 (classe 46), vole d'abord sur « Shahak » à partir d'août 1966, avant d'être converti sur Kurnass à partir d'avril 1970.
C'est à la suite de ce cours de conversion que chaque pilote ou navigateur ayant volé pour la première fois sur un Kurnass est « baptisé » à l'issue du vol. Cette cérémonie festive, organisée sous l'égide des officiers responsables, a pour but de renforcer la cohésion et le moral entre le binôme pilote/navigateur et les personnels au sol.

La Heyl Ha'Avir commença à introduire une autre tactique pour exploiter pleinement les qualités respectives des Mirage et des Kurnass. Des missions mixtes de CAP furent organisées en protection de celles de reconnaissance. Une paire de Kurnass volait en tête avec une paire de Mirage en arrière. Lorsque le contrôle au sol dirigeait la formation vers sa zone d'engagement, les Kurnass, grâce à leurs radars, se focalisaient sur l'engagement au-delà de l'horizon, tandis que, si nécessaire, les Mirage pouvaient intervenir pour un engagement rapproché « à l'ancienne », en visuel.
Une telle mission fut effectuée le 6 mars 1970, lorsqu'une paire de la « 201 » (avec Peer/David sur le 10 en lead) et une paire de Mirage de la « 101 » décollèrent pour une CAP en protection d'une sortie de reconnaissance à l'ouest du Canal. Malgré l'exclusion quasi totale de l'aviation égyptienne de la zone du Canal – zone réservée à la défense par missiles –, un appareil de reconnaissance était une cible de choix valant bien une tentative d'interception. Ainsi, ce jour fut exceptionnel : la chasse égyptienne fut alertée et la patrouille de combat israélienne dirigée sur zone, ce qui occasionna un engagement qui, du point de vue israélien, fut un succès.
Le Kurnass de tête entama le combat au-delà de l'horizon, mais les deux Sparrow manquèrent leur cible. Lorsque les appareils se rapprochèrent, les équilibres furent de 4 contre 4 avec 2 Kurnass renforcés des deux

▼ Une patrouille de Kurnass de la 201e escadrille décolle de Hatzor pour un vol d'entraînement le 11 mars 1970. À cette époque, les codes de queue ont été modifiés et se composent désormais de deux à trois chiffres à la suite du préfixe 6.

Mirage d'un côté et 4 MiG-21 de l'autre. Le Mirage leader abattit rapidement un MiG, avant de désengager avec son ailier. C'est alors que la seconde unité d'alerte égyptienne intervint à son tour, faisant basculer les équilibres à 7 contre 2. Conformément aux tactiques de la Heyl Ha'Avir, les Kurnass se séparèrent pour opérer en solo, les pilotes scrutant l'horizon et les navigateurs toute la zone arrière. Dès qu'un MiG-21 était signalé en queue, un ordre de break fusait dans l'Intercom, et le pilote abandonnait son vecteur d'attaque pour échapper au danger en attendant de pouvoir réengager. C'est lors d'une de ces manœuvres que Peer parvint à envoyer un MiG au tapis en ouvrant le feu à 250 mètres, avant de désengager en direction de Hatzor. Son ailier désengagea de son côté, ses réservoirs dangereusement vides, mais parvint à effectuer un atterrissage d'urgence à Refidim, la base avancée de la Heyl Ha'Avir au Sinaï.

PREMIÈRE PERTE EN COMBAT AÉRIEN

Bien que la « frontière » israélo-égyptienne restât le front principal de la « Guerre d'usure », des accrochages intervinrent également ponctuellement sur la frontière syrienne. Un incident majeur se déroula le 2 avril 1970. Quatre Mirage et deux Kurnass engagèrent alors des MiG-21 au-dessus de la Syrie. Trois MiG furent descendus par les Mirage, mais l'ailier de la paire de l'escadrille 69 (Magen/Nachmani sur le Kurnass 36) fut perdu. Les deux membres d'équipage furent capturés et demeurèrent prisonniers de guerre jusqu'en juin 1973.

ATTERRISSAGE « DEADSTICK » (MOTEURS EN PANNE)

L'opération « Blossom 18 » eut lieu le 3 avril. L'escadrille 69 devait attaquer des batteries de SA-2 dans le secteur de la Mansura. Afin de maximiser l'effet des bombardements, les appareils ne portaient qu'un réservoir supplémentaire. Rami Harpaz, pilote du Kurnass 38 pour l'opération avec Saul Levy comme navigateur, raconte : « Nous montâmes en chandelle et vîmes les MiG-21. J'exécutai mon bombardement, larguai mon réservoir d'appoint, virai à droite et repris de l'altitude. Un MiG en fit autant. Avec 2 000 kg dans les réservoirs, je me pensais condamné. Le MiG avait un ailier, et d'autres arrivaient derrière. Il me suivait toujours ; je piquai jusqu'à atteindre 750 nœuds et, à très basse altitude, arrêtai la postcombustion. Très vite, très bas. Je regardais devant, et Saul scrutait l'arrière. Chaque fois qu'un MiG lançait, Saul l'annonçait et je décrochais. Quatre missiles lancés, quatre manœuvres d'évasion, et les MiG abandonnèrent. Ils étaient à court de missiles et n'avaient pas de canon. Le carburant tombé à 400 kg, nous étions toujours à l'ouest du Canal. Je commençai à grimper. Parvenu à 20 000 pieds, les moteurs tombèrent en panne sèche. Pas de pompe hydraulique, pas de radio, le silence. Je mis le cap sur Refidim et commençai à évaluer les options. Les atterrissages en vol plané n'étaient pas considérés comme sûrs sur le lourd F-4. J'en discutai avec Saul, et nous décidâmes de tenter le coup en maintenant notre vitesse le plus longtemps possible. [...] Mon jugement n'avait pas été optimal, l'avion ne décélérant pas aussi vite que je le pensais, et nous étions trop rapides. Je sortis le train vers 300 nœuds, puis les volets, mais ceux-ci ne répondirent que vers 240 nœuds. Le Kurnass allait encore trop vite lorsque nous touchâmes le sol. Je libérai le parachute, mais il fut emporté [...] J'écrasai les freins et les pneus explosèrent. Le Kurnass continua à rouler en ralentissant peu à peu et sortit de la piste pour finalement s'arrêter. »

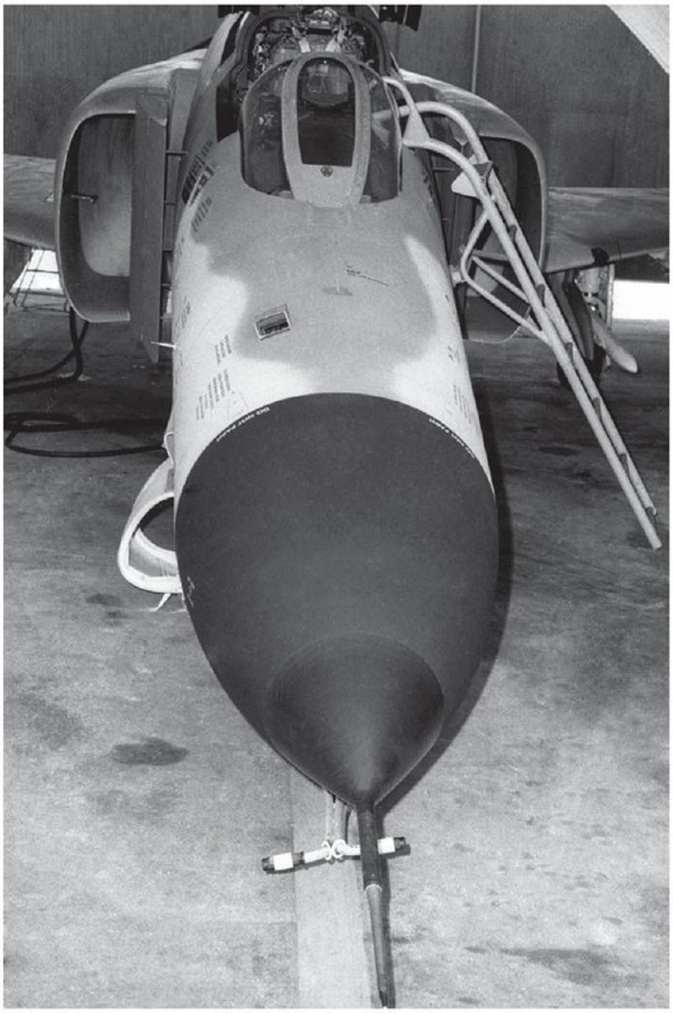
PRINTEMPS SOVIÉTIQUE

La supériorité aérienne d'Israël au-dessus du Canal était quasi totale, et les frappes « Blossom » avaient démontré tout à la fois aux Égyptiens, à leurs parrains soviétiques et au monde entier la suprématie de la puissance aérienne israélienne équipée par les Américains. Dans le contexte de Guerre froide, c'était inacceptable pour l'Est, et cela provoqua l'intervention directe de l'URSS dans ce conflit régional. Une division de DCA soviétique complète fut déployée en Égypte, principalement autour du port d'Alexandrie, du barrage d'Assouan et du Caire. La première rencontre entre Kurnass et MiG-21 pilotés par des Soviétiques eut lieu le 18 avril 1970, lors d'une mission de reconnaissance de l'escadrille 69, ainsi que le relate Avihu Ben-Nun :

« Nous volions pour photographier un exercice égyptien de franchissement organisé sur un lac au sud-est du Caire. Sur la route, nous avions pris des photos de Kom Oshim et de Bani Suef en volant à 600 nœuds et très bas, de façon à ce que, même s'ils avaient fait sortir leurs MiG, ceux-ci auraient été incapables de nous attraper. La couverture nuageuse était aux environs de 3/8 à 2 500 pieds et le terrain un désert montagneux, Jabel Jalallah. Nous avons vu des intercepteurs décoller de Kom Oshim, mais sans pouvoir nous empêcher d'achever notre mission.

Au retour, je notai un ralentissement du leader [Rami Harpaz] [...], tombant à 480 nœuds au lieu des 600 prévus. Je me rapprochai de lui pour un visuel, mais sans rompre le silence radio, et ne notai rien d'anormal. J'eus alors un dilemme entre ma position de commandant d'escadrille et celle présente d'ailier [4] [...], [lequel] n'était pas supposé interroger son leader sur ses décisions à tout bout de champ. Une minute avant de franchir le littoral, nous eûmes à grimper, alors que de l'autre côté une CAP était en position pour nous protéger. Les Mirage de l'escadrille 117 volant également à basse altitude n'étaient censées intervenir qu'en cas de poursuite de la part des Égyptiens.

[4] Ben-Bun avait décidé, comme un complément d'entraînement, d'évaluer les qualités de commandement de ses pilotes en étant leur ailier lors de certaines missions.



▶ Les Kurnass sont parfois endommagés du fait d'accidents : ici, le train d'atterrissage avant du Kurnass N° 20 (201e escadrille) s'est effondré (15 avril 1970).

© S. BRADIĆ / AÉROJOURNAL 2012

Iliouchine Il-28 « Beagle »
Force aérienne égyptienne, avril 1970

Comme nous grimpions, des messages emprunts d'une panique totale commencèrent à grésiller dans la radio : « *MiG tout autour de vous, faites attention !* » Harpaz accéléra jusqu'à 600 nœuds, et comme nous montions toujours, nous vîmes que les MiG étaient exactement au-dessus. Notre route de retraite fut néanmoins tout à fait conforme au plan, afin d'éviter la DCA côtière, et les Mirage furent dirigés vers les MiG, qui battirent finalement en retraite. Seulement à ce moment ai-je réalisé que ces MiG étaient Russes et que nous n'avions pas encore de traducteurs pour comprendre leurs échanges radio. Pourquoi n'avions-nous pas été prévenus plus tôt ? Les radars ne pouvaient nous suivre parce que nous volions trop bas, et ils prirent comme base pour calculer notre position la vitesse prévue de 600 nœuds. Mais nous volions alors à 480 nœuds, et ainsi les MiG furent sur nous alors que les contrôleurs au sol les pensaient loin derrière. Ils commencèrent à paniquer en constatant que nous ne grimpions pas à l'heure prévue.

Les MiG ne nous ont jamais vus, peut-être du fait que les pilotes russes n'étaient pas habitués à l'éblouissant soleil de la région, ou peut-être à cause des nuages ou de notre camouflage particulièrement efficace et adapté aux contrées survolées ; pure chance. Si ces MiG nous avaient repérés, nous oiseaux de reconnaissance juste armés de missiles, qui sait ce qui aurait pu arriver.

Rami Harpaz est quelqu'un de très pragmatique. Il considéra notre mission parfaitement réussie, sans avoir rencontré la moindre menace. Si nous avions continué à voler à 600 nœuds, nous aurions dû atterrir à Refidim pour refaire le plein, mais réduire notre vitesse à 480 nœuds nous avait permis de rallier directement Ramat David. Apparemment, son calcul était que dans cette perspective, il arriverait à temps pour pouvoir embrasser son fils pour la nuit ; un enfant aujourd'hui pilote de chasse et commandant d'escadre ! »

Israël décida de cesser les opérations « Blossom » dans l'espoir que l'URSS se concentrerait uniquement sur la défense en profondeur de l'Égypte, évitant ainsi la confrontation directe entre pilotes soviétiques et de la Heyl Ha'Avir. Pendant un moment, il sembla que ce calcul était juste, Israël ne s'attaquant qu'à la zone du Canal et les Soviétiques ne défendant que les objectifs arrière.

QUATRIÈME VICTOIRE, PREMIÈRE DE NUIT

La combinaison radar/système de tir/AIM-7 du Kurnass était supérieure à celle du Mirage avec ses missiles R-530. C'est pourquoi la Heyl Ha'Avir se donna comme objectif de transférer les missions d'alerte nocturne aux escadrilles de Kurnass.

La première opération d'interception nocturne réussie se déroula dans la nuit du 24 au 25 avril 1970. Des Il-28 égyptiens attaquèrent des cibles israéliennes dans le Sinaï, et le dispositif d'alerte rapide de Hatzor se mit en branle pour les intercepter. Trois Kurnass de la « 201 » décollèrent successivement. Le second (Hetz/Eini) abattit l'un des bombardiers avec un missile Sparrow.

▼ Le ministre de la Défense Moshe Dayan (troisième à partir de la gauche) avec le chef d'état-major de l'armée de l'Air Haim Bar-Lev (2e à partir de la gauche) et le commandant d'aviation Moti Hod (6e à partir de la gauche) visitent la 201e escadrille le 23 juin 1970. Les hôtes sont le lieutenant-colonel Yak Nevo, commandant la base de Hatzor (1er à partir de la gauche), et Samuel Hetz, commandant la 201e escadrille (5e à partir de la gauche).

PREMIÈRE VICTOIRE DU « DEKER »

Tout d'abord, le Kurnass avait été doté du AIM-9B nommé « Barkan » (épine), mais il fut remplacé par le AIM-9D « Deker » (pioche). La première victoire de cette nouvelle arme eut lieu le 25 juin 1970. Les Kurnass attaquèrent des cibles syriennes et effectuèrent des missions CAP tout au long de cette journée. Malgré l'intensité de l'engagement, un seul combat aérien en résulta. La CAP, à ce moment, était composée de quatre Mirage de la « 117 », dirigée sur les MiG-21, et d'une paire de Kurnass de la « 201 » (Agmon/David & Pel/Goldwasser) placés d'abord en attente, que ce fût pour conserver une réserve ou par crainte des « tirs amis ».

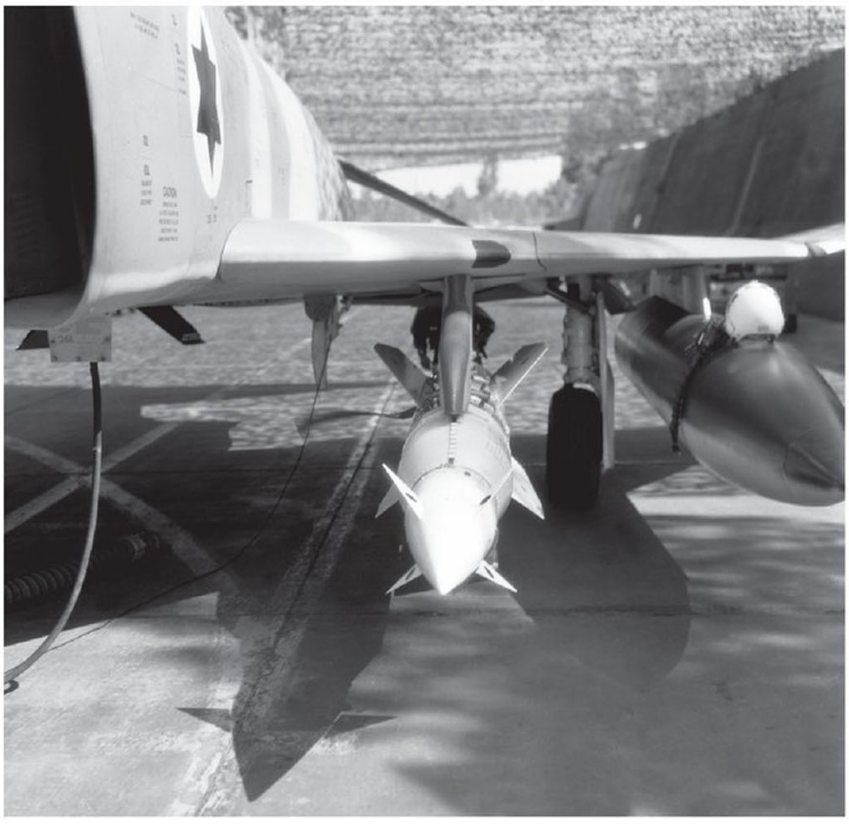
Quoi qu'il en soit, Agmon eut un visuel sur quatre MiG et lança un Sparrow. Pelled le suivit et fit de même. Les deux missiles manquèrent leur but, et Peled effectua un 180 pour passer sur AIM-9 « Deker » avant de réengager, ainsi qu'il le raconte : « Le MiG qui était en train de piquer se cabra brutalement pour lancer un missile sur le Mirage. À ce moment, la distance était de 2 km, et je lâchai alors un AIM-9D. La flamme du missile s'éteignit aux alentours de 1 500 m, mais il continua sa course en direction du MiG et le toucha en queue. Le pilote perdit le contrôle et commença à tomber en tournoyant. Il n'y eut pas de boule de feu jusqu'à ce que le MiG explose en percutant le sol. Le pilote s'était éjecté. »

REPRISE DE LA BATAILLE POUR LA SUPÉRIORITÉ AÉRIENNE AU-DESSUS DU CANAL

De décembre 1969 à juin 1970, la supériorité aérienne israélienne au-dessus du Canal avait été presque absolue et les cibles égyptiennes le bordant attaquées encore et encore. Cependant, depuis l'arrivée des Soviétiques et l'abandon des opérations « Blossom », les deux camps étaient à l'arrêt. C'est le 30 juin que la situation bascula. Peu après 14h00 ce jour-là, un Kurnass de l'escadrille 69 (Sella/Wittmann à bord du 17) et deux Mirage de la « 119 » effectuaient un vol de reconnaissance conjoint à l'ouest du Canal. Ils notèrent le lancement de plusieurs SA-2 depuis le secteur Qatamiya–Tel El Kabir. Ce n'était pas tout à fait inhabituel, les Égyptiens ayant pendant le mois de juin procédé à des déploiements nocturnes afin de tenter de prendre en embuscade les actions de la Heyl Ha'Avir du lendemain. Dès qu'une batterie était repérée, Israël déclenchait une mission SEAD (*Suppression of Enemy Air Defense*), sécurisant ainsi la zone jusqu'à la prochaine tentative égyptienne. Dans la nuit du 29 au 30, ceux-ci changèrent de tactique. Au lieu de tenter de positionner une seule ou un petit nombre de batteries, c'est tout un réseau de batteries se couvrant mutuellement qui furent avancées en bordure du Canal. De fait, il s'agissait de toute la division soviétique procédant à un redéploiement préparé depuis des mois sur des positions établies à l'avance, y compris des positions « leurres ». L'affrontement était inévitable. Dans le seul secteur Qatamiya–Tel El Kabir se trouvaient une dizaine de batteries.

La Heyl Ha'Avir réagit avec une grande célérité. Les renseignements furent collectés, les cibles désignées, le plan préparé. Les deux escadrilles de Kurnass devaient attaquer le même jour, en deux vagues. L'heure H pour la première fut établie à 17h30, trois heures seulement après que le nouveau dispositif eut été détecté. La seconde vague décollerait à 18h15.

Quatre paires, trois de la « 69 » et une de la « 201 », formèrent la première vague, chacune d'entre elles devant attaquer une batterie. Peu après le bombardement, le leader de la deuxième paire de la « 69 », Rami Harpaz, fut mis en difficulté :



L'AGM-12 Bullpup (renommé « Sahar » dans l'armée de l'Air israélienne) est une arme potentielle contre les batteries SAM. Sa masse est de plus de 800 kg – dont 100 à 400 de charge en fonction du modèle –, mais sa portée pratique n'atteint pas 20 kilomètres. Le Bullpup est radioguidé par un opérateur qui manœuvre un joystick tout en suivant la trajectoire du missile de façon visuelle, ce qui exige que l'avion-lanceur le suive jusqu'à proximité de l'impact, une façon d'attaquer qui augmente la vulnérabilité en le mettant à trop faible distance de la cible.

Le jour de l'indépendance est, pour Israël, l'opportunité d'exacerber le moral des troupes et de dissuader l'ennemi en organisant des parades aériennes et des survols de l'ennemi. Ici, le 11 mai 1970, 27 équipages de Kurnass, en trois formations de neuf appareils, prennent part à cet anniversaire.

▲ L'équipage Harpaz/Eyal s'éjecte du Kurnass N° 38 (à droite sur la photo) le 30 juin 1970, peu de temps après qu'il a été photographié durant la visite du président israélien Zalman Shazar à Ramat David.

« Notre cible était la base aérienne de Qatamiya. Il y avait deux batteries sol-air au nord et une autre au sud, une par paire. Nous volions bas, sauf pour franchir le Canal, où nous avons grimpé à 5 000 pieds pour éviter la DCA. Deux minutes avant l'objectif, nous avons accéléré à 600 nœuds et, à 45 secondes, avons monté en chandelle jusqu'à 20 000 pieds. Deux paires virèrent à droite pour attaquer les batteries Nord, tandis que je virai à gauche avec mon ailier pour frapper la batterie Sud. Nez sur la cible ; bombardement ; tonneau pour observer les résultats. Nos bombes avaient couvert tout le secteur ciblé.

Les deux autres paires n'eurent qu'à continuer leur virage à droite pour dégager, mais pour nous qui volions cap au sud, il fallait faire un 180°. Nous nous retrouvâmes donc 15 km en arrière. Je me souvenais du briefing « *grimpez une minute après le bombardement* », mais Avihu [Ben-Nun] affirma qu'il avait prescrit de « *voler bas jusqu'à être à une minute du Canal* ». Quoi qu'il en soit, je notai alors le lancement d'un missile sol-air manifestement tiré d'une batterie non détectée et embusquée au nord de notre objectif. L'avertisseur indiquait un lancement à 10 heures, et je dis à Los [Achikar Eyal, le navigateur] de surveiller nos arrières, tandis que je scrutai l'avant. Si le missile avait été lancé à longue portée, il apparaîtrait dans notre sillage, si c'était à courte portée, ce serait par l'avant. Il survint à 7 heures. Nous dégageâmes pour l'éviter, mais un second missile suivit. Nous étions trop lents, et je me mis à piquer postcombustion au maximum, néanmoins la fusée de proximité du SAM s'activa et l'explosion nous arracha la queue. L'avion commença à tomber en vrille. Je m'éjectai avant qu'un troisième missile montre son nez. Tout fonctionna comme prévu, et j'aperçus au-dessus de moi le parachute de Los ainsi que l'appareil tournoyant vers le sol. »

Harpaz et Eyal furent faits prisonniers, le premier jusqu'en novembre 1973, tandis que le second, grièvement blessé pendant l'éjection, put retourner en Israël en 1971.

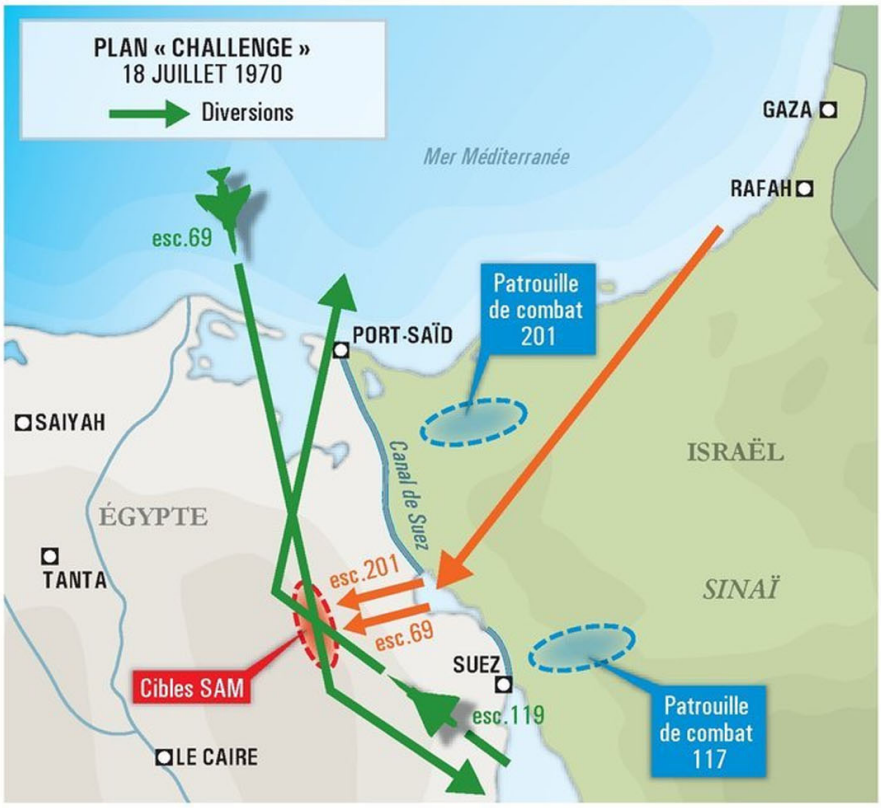
Le plan devait être suivi quelles que soient les pertes, et la seconde vague attaqua comme convenu. Le leader de la paire de la « 201 » (Jeff Peer et Yair David) arriva sur la zone prévue pour constater que le terrain ne correspondait pas à la rapide reconnaissance aérienne effectuée auparavant, la batterie-cible étant à 5 à 10 km à l'ouest du point assigné. Chercher une cible à moyenne altitude, volant vers l'ouest en direction du soleil couchant, exposait les Kurnass aux batteries sol-air. Deux SA-2 explosèrent à proximité de l'avion de tête, mettant le feu au moteur gauche et endommageant les systèmes hydrauliques. Peer prit un cap de dégagement pour rentrer, quand un troisième missile, sans doute un SA-3, explosa et mit le chasseur-bombardier en vrille ; il était temps d'évacuer. Normalement, le navigateur s'éjectait d'abord, suivi du pilote. Yair David s'éjecta donc sans problème, mais le siège de Peer, peut-être endommagé par les missiles, ne fonctionna pas. Le pilote parvint finalement à activer les commandes manuelles et se trouva de fait loin de son navigateur. David atterrit dans une zone relativement isolée et parvint à se cacher jusqu'à la nuit. Un hélicoptère de la Heyl Ha'Avir vint alors l'exfiltrer sans encombres. Peer tomba, quant à lui, à proximité de troupes égyptiennes et fut capturé.

◢ Un site typique d'une batterie de SA-2 photographié dans le secteur du canal de Fayid en décembre 1969. Le dispositif comprend un poste de commandement au centre des six rampes de lancement. Le système radar est légèrement à l'écart, à droite de la photo. Le terrain retourné par les explosions ne permet pas de distinguer les nombreuses positions de DCA qui protègent le site. Les mois suivants, les systèmes de défense aériennes égypto-soviétiques privilégieront l'implantation de sites de missiles SAM, de façon à ce que de nombreuses positions soient, comme ici sur la photo, abandonnées ou occupées par des leurres.

TROISIÈME PERTE PAR MISSILES SOL-AIR

Chacune des pertes de Kurnass était imputable à des erreurs opérationnelles. À chaque fois, les appareils avaient pris de l'altitude en dépit des prescriptions. La Heyl Ha'Avir conclut qu'une planification méticuleuse et une discipline stricte auraient sauvé les équipages le 30 juin. Il fallait revoir les procédures et multiplier les missions SEAD. Cette attitude ne dura guère qu'une

semaine. Une troisième perte de Kurnass survint lors d'une opération SEAD le 5 juillet. L'équipage de l'escadrille 69 (Amos Zamir et Amos Levitov) s'éjecta du Kurnass 29 et resta prisonnier de guerre en Égypte jusqu'en novembre 1973.
La Heyl Ha'Avir faisait clairement face à un nouveau défi avec le déploiement soviétique massif présentant un maillage solide de batteries de SA-2 et SA-3, protégé par de l'artillerie antiaérienne et des missiles SA-7 portables. Jusque-là, les missions SEAD impliquaient une approche à basse altitude, suivie d'une prise d'altitude – pendant laquelle la cible était repérée visuellement –, d'un bombardement en piqué et d'un dégagement à basse altitude. Cette procédure présentait plusieurs défauts, dont le délai serré pour repérer la cible en cours de manœuvre et la menace permanente de l'artillerie de DCA. À la fin de la « Guerre d'usure », le Kurnass restait le seul appareil de la Heyl Ha'Avir à conduire des missions SEAD, car le seul considéré comme suffisamment rapide, précis et bien armé pour attaquer efficacement les batteries sol-air. Néanmoins, comme entre le 30 juin et le 5 juillet 1970 trois appareils avaient été perdus, il était temps de suspendre les opérations et de réévaluer les tactiques.



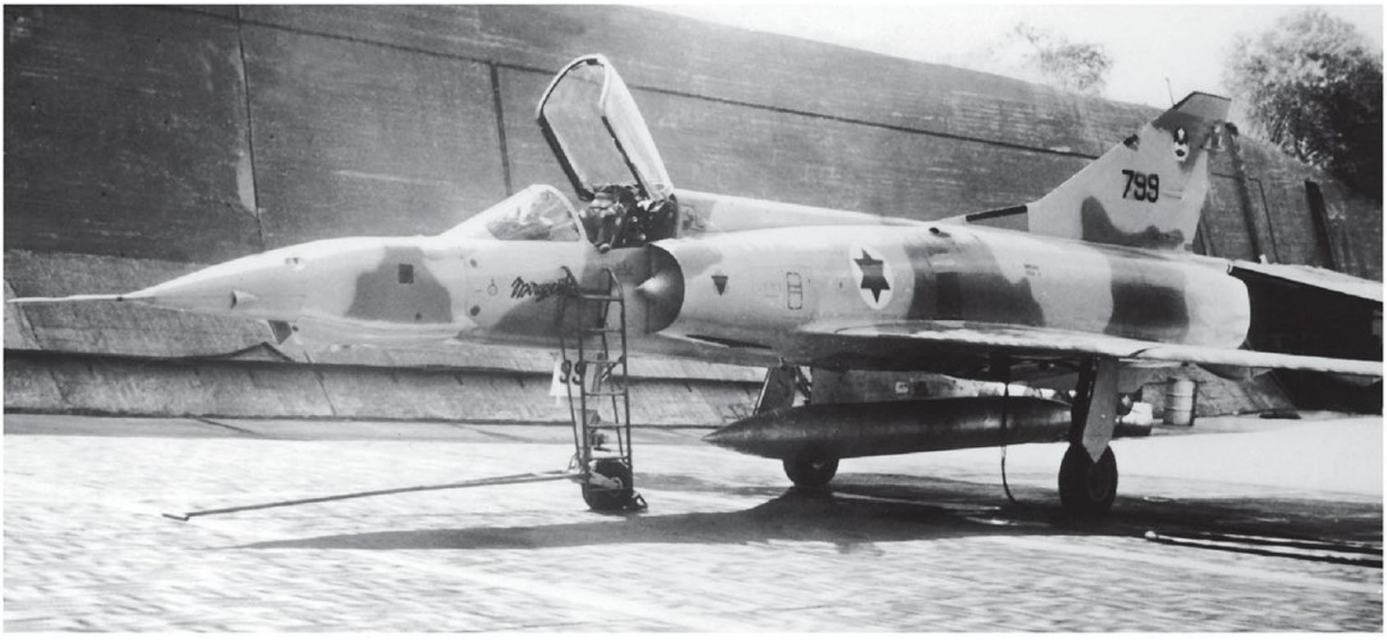
NOUVELLE TACTIQUE

La Heyl Ha'Avir continua ses attaques sur des cibles égyptiennes à l'ouest du Canal, mais en évitant les secteurs couverts par les Soviétiques. Elle profita de cette pause pour introduire un nouvel équipement : le dispositif de contre-mesure électronique AN/ALQ-71, d'origine américaine, qui constituait à l'époque une nouveauté technologique. Un groupe d'experts américains vint sur place pour aider à sa mise en œuvre en exploitant les récentes expériences des missions SEAD « Wild Weasel » [litt. « Belette Sauvage »] effectuées au Viêtnam.
En quelques jours, le nouvel équipement fut intégré et la nouvelle tactique testée. L'activité de l'AIR3 de l'état-major fut particulièrement fébrile pour que tout soit prêt au lendemain de la fête de la Heyl Ha'Avir, célébrée annuellement le 16 juillet. Le jour J de la reprise des opérations selon la nouvelle tactique fut fixé au 18 juillet.

LE PLAN « CHALLENGE »

L'opération « Challenge » visait un secteur de défense soviéto-égyptien à l'est de Bilbays, jusqu'au sud de l'autoroute reliant Ismailiya et Tanta dans le delta du Nil. Les renseignements collectés avaient identifié huit batteries de SA-2 dans ce secteur, sans possibilité de déterminer si toutes seraient actives au moment de l'attaque. Comme d'habitude, une paire de Kurnass fut affectée au raid contre chacune des batteries de missiles.
Conformément à la nouvelle tactique, la force d'attaque devait voler à une altitude moyenne (18 000 pieds), soit hors de portée de la plupart des pièces d'artillerie de la DCA du théâtre. Les 16 équipages de Kurnass devaient traverser le Canal au sud d'Ismailiya en deux routes parallèles, cap à l'ouest. Les quatre paires de la « 69 » suivant la route Sud, et celles de « 201 » la route Nord.

▼ Ce Mirage de reconnaissance « Shahak » est la monture du pilote Asher Snir, de la 119e escadrille, qui, en plus de l'utiliser pour des missions photographiques, s'en sert pour « détourner » les missiles lorsque les Kurnass attaquent. Snir se reconvertit sur Kurnass en 1970.



L'heure H pour la première attaque était fixée à 12h40, les huit cibles devant être frappées à une minute d'intervalle, soit cinq minutes au total.
Afin de détourner l'attention de l'ennemi, deux missions de reconnaissance devaient précéder le raid de six minutes. Des Mirage de l'escadrille 119 devaient voler à 60 000 pieds cap au 180 vers le secteur-cible, tandis que des Kurnass de la « 69 » feraient de même selon une trajectoire inversée. Les deux missions devaient en outre collecter des informations sur les sites touchés immédiatement après les bombardements. L'opération prévoyait également une forte couverture électronique externe :

- Deux Boeing C-97 de l'escadrille 120 pour brouiller les communications ;
- Trois Vautour de la « 100 » pour aveugler les radars d'acquisition de tir au sol avec leur système CSF (baptisé Yabelet dans la Heyl Ha'Avir) optimisé contre les radars de SA-2 et SA-3 ;
- Cinq hélicoptères Super Frelon de l'escadrille 114 et deux Bell 205 de la « 124 » équipés de contre-mesures électroniques « Kattef » (épaule) pour aveugler les radars de surveillance P-12 et P-15.

En outre, deux paires de Mirage étaient désignées pour assurer la CAP protégeant l'ensemble de l'opération : une paire de l'escadrille 201 volerait au-dessus du Sinaï au nord de la force de raid, et une autre de la « 117 » couvrirait le sud. Une paire de Skyhawk de la « 102 » volerait à haute altitude au-dessus du Sinaï afin de jouer un rôle de relais électronique et, le cas échéant, participer aux opérations de sauvetage pour lesquelles deux hélicoptères Sikorski S-65 de l'escadrille 114 survoleraient le Sinaï pendant toute la durée de l'attaque.

APPROCHE À MOYENNE ALTITUDE

Le pivot de toute l'opération reposait sur l'utilisation des podes de contre-mesure, baptisés « Afona » (haricots), optimisés pour être efficaces contre les batteries de SA-2, type rencontré au Viêtnam par l'USAF. La concentration d'un tel nombre de podes ECM devait permettre une protection totale de la force d'attaque à moyenne altitude. L'avantage de cette approche était la facilité d'observation des cibles. Chaque position réelle d'une batterie de SAM étant masquée par la présence de trois ou quatre positions-leurres vides ou dotées de fausses batteries pouvant par exemple « imiter » le lancement d'un missile par fumigène. À cette époque, il était impossible d'avoir la certitude que le site attaqué serait le bon et presque impossible d'ajuster la tactique en temps réel une fois l'opération lancée. Le seul signe incontestable de la présence réelle d'une batterie était la détection d'un véritable tir de missile.

Toutes les cibles de l'opération « Challenge » étaient présentées comme des SA-2, les podes ECM étaient optimisés contre les SA-2 et seuls les SA-2 avaient été mentionnés comme menaces au cours des briefings. Des batteries de SA-3 avaient bien été identifiées, mais considérées comme servies par les Soviétiques et déployées seulement dans la région du Caire. Il n'y avait évidemment aucune certitude quant à la justesse de ces évaluations, et la Heyl Ha'Avir avait également déployé le peu dont elle disposait pour contrer la menace des SA-3, à savoir un unique pode « Yablet » modifié, les brouilleurs de radar « Kattef » et du matériel de brouillage au sol top-secret.
Lorsque la force de Kurnass entra dans la zone des SAM, la formation « pod » démontra sa valeur. Les trajectoires des SA-2 furent clairement suivies sur les écrans circulaires des systèmes RWR des appareils, et toutes finirent en « ligne brisée », argot d'équipage signifiant que le missile avait échoué à accrocher sa cible. C'est alors que deux paires de missiles d'un autre type furent signalés en approche des deux Kurnass de tête, le 80 de Hetz et Eini (escadrille 201) et le 77 de Ben-Nun et Levy (escadrille 69).

▼ Le commandant de la 69e escadrille, Avihu Ben-Nun, nettoie la queue du Kurnass N° 132. Ben-Nun et son coéquipier Levy volent à la tête de l'escadrille durant l'opération « Challenge », tandis que le tandem Sella/Wittmann utilise le 132 lorsqu'il conduira la seconde patrouille.

LA SURPRISE DES SA-3

Ces quatre missiles en trajectoires de collision étaient des SA-3, plus petits et plus agiles que les SA-2. Les podes ECM embarqués étaient inefficaces contre eux. Pis encore, les brouilleurs de SA-3 de conception récente n'avaient jamais été testés et se révélèrent tout aussi incapables de les aveugler. Les missiles s'approchaient toujours. Le leader de la « 201 » essuya la première explosion. La fusée de proximité fit détoner, à 50 m du Kurnass, la charge de 70 kg en 4 500 fragments provoquant à bord la sensation que le jet était arrosé de gravier. Vu de l'extérieur, le Kurnass paraissait intact, mais ce n'était évidemment pas le cas. Hetz dégagea, vira plein est et plongea, laissant le second SA-3 exploser très loin de son appareil endommagé. À ce moment, le leader de la « 201 » était à 360 nœuds et à 16 km seulement de son objectif. À 10 km, ou une minute de vol en arrière, venait l'escadrille 69. Ben-Nun réalisa que les SAM venaient droit sur lui et tenta une évasion. Il avait déjà évité des douzaines de SA-2 et n'était pas inquiet.

▲ Des techniciens soulèvent le Kurnass N° 177 pour le transporter jusqu'à la base de Refidim, dans le Sinaï. Ce qui reste des missiles air-air AIM-7 est toujours attaché aux rails de fixation du fuselage, mais l'appareillage ECM (contre-mesures électroniques), encore secret, a été enlevé.

Son idée était de dégager puis de revenir se positionner sur sa trajectoire de bombardement. Le problème est qu'il pensait avoir affaire à un SA-2. Lorsque Ben-Nun vira brutalement, le petit SA-3 était déjà trop proche. L'engin explosa et cribla de fragments le flanc gauche du Kurnass 77 avec de lourdes conséquences : incendie du moteur gauche, communications HS, forte fuite de carburant. Ben-Nun vira plein est, shunta le moteur gauche et largua toutes ses charges extérieures. Alors seulement réalisa-t-il que plus qu'un parmi les trois systèmes hydrauliques fonctionnait encore, tandis qu'un début d'incendie se déclarait sur le moteur droit.

Les deux ailiers dégagèrent avec leurs leaders pour les escorter, mettant cap à l'est, plongeant après avoir largué à leur tour toutes leurs charges externes. Il fallait quatre à huit minutes de vol pour franchir à nouveau le canal de Suez.

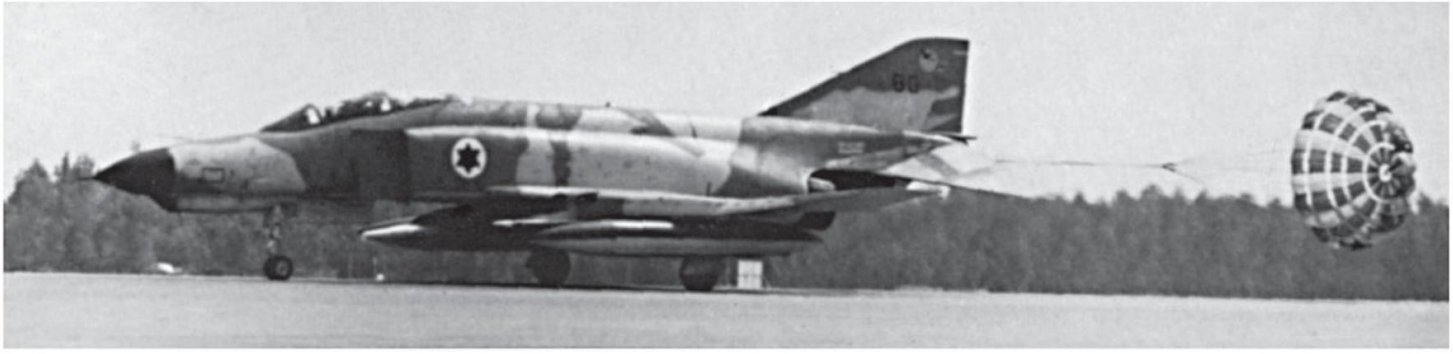
ATTAQUE ET ÉVASION

La première paire à attaquer fut donc la seconde de la « 201 ». Le leader, Eitan Peled (avec Moshe Goldwasser), eut une panne d'ordinateur, et son ailier (Haloutz, avec Uzi Shamir comme navigateur) attaqua comme prévu, mais la cible se révéla être un leurre.

Les deux autres paires de la « 201 » et les trois restantes de la « 69 » procédèrent à leurs attaques à une minute d'intervalle. La défense aérienne soviéto-égyptienne réagit pendant tout le temps du raid, et au total, 30 lancements de SAM furent dénombrés. Tous manquèrent leur cible, à l'exception des SA-3 qui avaient mis hors jeu les deux Kurnass leaders. Seules six des huit batteries furent frappées et quatre considérées détruites.

Au moment où la dernière passe de l'escadrille 69 clôturait l'opération « Challenge » à 12h44, l'appareil de Hetz s'était déjà écrasé à une quinzaine de kilomètres au sud-ouest d'Ismailiya et à 30 secondes de vol du Canal. Le commandant de la « 201 » avait été tué et son navigateur, Eini, gravement blessé après une éjection brutale à basse altitude. Il fut fait prisonnier et demeura en Égypte jusqu'en novembre 1973.

Le leader touché de l'escadrille 69 était de son côté toujours au-dessus du territoire égyptien, volant à environ 300 nœuds. Ben-Nun s'apprêtait à s'éjecter, toutefois le Kurnass 77 semblait vouloir tenir en l'air, et il décida donc de tenter un atterrissage d'urgence à Refidim. L'appareil toucha le sol à 220 nœuds, Ben-Nun déclencha le parachute arrière, mais le brin d'arrêt attendu sur la piste ne vint jamais, et le lourd chasseur-bombardier quitta le tarmac aux alentours de 100 nœuds, manquant d'écraser deux personnels au sol horrifiés et passa par chance entre un énorme tas de sable et un trou profond. Après une course de près de 1 000 mètres, le train avant se brisa, laissant la machine de guerre blessée glisser encore sur une centaine de mètres dans le désert avant de s'arrêter. Ben-Nun et Levy sautèrent du cockpit pour inspecter les dégâts. Le Kurnass avait été criblé d'un millier de fragments, dont un entré dans la cellule avait blessé Ben-Nun au bras gauche. Ils constatèrent également avec surprise que l'incendie du réacteur droit avait fait fondre la charge d'un missile AIM-7. Des inspections ultérieures montreraient qu'un fragment avait mis HS le dispositif d'éjection, et qu'ils avaient été bien inspirés de ne pas l'utiliser.



▼ Le Kurnass N° 80 de la 201e escadrille à Hatzor. Le commandant de l'unité, Samuel Hetz, sera tué dans cet appareil au cours de l'opération « Challenge », le 18 juillet 1970.

SÉQUELLES DE « CHALLENGE »

L'opération « Challenge » est aujourd'hui encore l'une des actions les plus controversées de l'histoire aérienne d'Israël. Les critiques soutiennent que la formation fut un désastre et l'ensemble de la mission SEAD du 18 juillet 1970 un traumatisant échec. D'autres considèrent que la tactique adoptée était une solution adaptée aux moyens de l'époque et que « Challenge » amena des résultats positifs : six batteries SAM avaient été touchées, dont quatre détruites pour la perte définitive d'un seul Kurnass. Après la fin de la « Guerre d'usure », lorsque les tactiques SEAD furent développées et affinées, la Heyl Ha'Avir considéra que lors d'une opération à grande échelle face à un dispositif antiaérien massif, le ratio de perte « normal » s'établissait à 1 pour 1 – un avion perdu pour la destruction d'une batterie. À la lumière de ces critères ultérieurs, « Challenge » avait sans aucun doute été un succès.

OPÉRATION « POMEGRANATE 20 »

Mais à ce moment, la Heyl Ha'Avir accepta le point de vue présentant « Challenge » comme un désastre. La formation « en cosse » fut abandonnée pour de bon et l'approche à basse altitude réintroduite pour les missions SEAD. Les podes ECM installés seraient dès lors considérés comme une défense supplémentaire pour chaque avion et non plus un outil de protection mutuelle entre les appareils.

Abandonnant provisoirement les missions de ce type, Israël n'en ruminait pas moins sa vengeance, y compris contre les Soviétiques rendus responsables de l'alarmante escalade du conflit. S'en prendre au dispositif de défense antiaérienne soviéto-égyptien semblait ne laisser que de maigres possibilités d'obtenir cette revanche. Par ailleurs, les intercepteurs faisaient partie intégrante du dispositif soviétique, et les MiG-21 frayaient désormais loin à l'est vers la ligne de front.

▲ L'équipage Ben-Nun/Levy vole sur le Kurnass N° 105 au cours de l'opération « Pomegranate 20 » et engage un MiG-21 le 30 juillet 1970.

◢ Ran Ronen – commandant de la 119e escadrille de 1966 à 1968 et commandant de l'école de pilotage de 1968 à 1970 – succède à Samuel Hetz à la tête de la 201e escadrille et commence immédiatement une reconversion hâtive sur Kurnass. Il est ici photographié au retour d'un vol « solo » le 5 août 1970.

▼ 30 juillet 1970 : le lieutenant-colonel Zorik Lev (à gauche) et le commandant de la 69e escadrille Avihu Ben-Nun (second à partir de la gauche) félicitent le tandem Sella/Reshef à son retour dans l'escadrille après son combat aérien.

▲ Le Kurnass N° 183, photographié en mai 1970. Il est monté par l'équipage Sella/Reshef lorsqu'il engage le combat le 30 juillet 1970.

Israël semblait avoir perdu la bataille pour la supériorité aérienne au-dessus des défenses soviéto-égyptiennes, mais jouissait toujours d'une marge de supériorité absolue dans le domaine purement aérien. En 1969, les opérations « Pomegranate » avaient consisté en une série d'embuscades tendues par les Mirage aux appareils égyptiens. À l'été 1970, ceux-ci avaient depuis longtemps pris soin d'éviter la plupart du temps le combat. L'opération « Pomegranate 20 », programmée pour le 30 juillet 1970, fut montée pour attirer les MiG soviétiques dans la bataille.

Comme toujours dans une mission de ce type, la force principale fut composée de chasseurs delta auxquels fut adjointe une formation de quatre Kurnass de l'escadrille 69. La ruse israélienne fonctionna bien, et les MiG soviétiques tombèrent dans le piège. S'attendant à engager des Mirage de reconnaissance désarmés volant droit à haute altitude, ils firent face à quatre authentiques Mirage armés. Les chasseurs devinrent les proies. Un MiG fut rapidement abattu, et le pilote s'éjecta. Curieusement, son parachute s'ouvrit très tôt et, en descendant doucement, devint un repère pour les pilotes israéliens. Chaque position donnée lors de l'engagement suivant prendrait une forme inhabituelle : « MiG à telle distance, telle direction, du parachutiste ».

Les Soviétiques envoyèrent rapidement plusieurs groupes de MiG en renfort – on s'accorde généralement sur le nombre de 16 au total –, tandis que, de son côté, la Heyl Ha'Avir engageait son dispositif CAP, y compris les Kurnass jusque-là tapis sous la couverture radar. L'équipage Ben-Nun/Levy prit en chasse un MiG volant plein ouest à basse altitude vers la vallée du Nil, tirant un AIM-9 qui tomba derrière le véloce appareil soviétique. L'arme à longue portée du Kurnass était l'AIM-7, généralement considéré comme totalement inefficace à basse altitude. Ben-Nun tenta le coup malgré tout, après que Levy eut verrouillé la cible sur son radar. De façon inhabituelle, le Sparrow fit parfaitement son travail et descendit le MiG. Cette fois, le pilote ne parvint pas à s'éjecter. Aviem Sella et Reuben Reshef engagèrent un autre MiG tentant de s'échapper en piqué. Un premier tir d'AIM-9 fit mouche, mais sembla laisser l'appareil soviétique intact. Le second missile était à peine parti que le MiG commença pourtant à tomber en pièces, et le pilote s'éjecta.

Lorsque Ben-Nun et Sella rejoignirent la formation après la fin de l'engagement, ce dernier nota qu'il manquait deux missiles au Kurnass 05, un AIM-7 et un AIM-9. Interrogeant Ben-Nun par radio pour savoir avec quoi il avait abattu son MiG, la réponse fusa : « avec ton chien ». Le chien de la famille d'Aviem Sella s'appelait Sparrow.

CESSEZ-LE-FEU

Le succès de « Pomegranate 20 » – les Israéliens revendiquaient cinq MiG abattus – eut un effet particulièrement bénéfique sur le moral de la Heyl Ha'Avir. Toutefois, il ne changeait rien aux équilibres globaux de la bataille au-dessus du Canal. Une nouvelle tactique SEAD sur le mode « chasseur-tueur » fut essayée le 3 août sur une batterie de SAM du secteur d'Abu Sueir. Une paire de Kurnass de la « 201 » effectua la mission d'attaque selon le schéma classique, alors qu'une seconde demeurait tapie au-dessus du Sinaï, prête à intervenir. Cette fois, les rôles furent inversés, et c'est la paire de protection qui fut frappée par les SA-3. L'équipage leader s'éjecta : Yigal Shochat, gravement blessé, fut capturé et resta prisonnier – peu de temps – jusqu'au 15 août 1970, mais son navigateur Moshe Goldwasser fut tué. L'ailier de Shochat parvint à effectuer un atterrissage d'urgence à Refidim grâce à un beau travail d'équipe. Le pilote Raanan Neeman, blessé à la main, n'avait pu que tenir le manche pendant que son navigateur, Yoram Ronen, s'était occupé des réacteurs.

Quatre jours plus tard, le cessez-le-feu était restauré. Les tirs d'une rive à l'autre du Canal cessèrent le 7 août. Israël avait finalement atteint son objectif de mettre fin à cette « Guerre d'usure », mais avait parallèlement perdu la supériorité aérienne dans la zone. La communauté des Kurnass était particulièrement éprouvée : cinq appareils perdus au-dessus de l'Égypte au cours des dernières phases de la bataille et deux autres endommagés, mais que leurs équipages étaient parvenus à ramener. Les trois tactiques SEAD successivement mises en œuvre par la Heyl Ha'Avir avaient finalement échoué. L'équilibre de la guerre aérienne avait basculé en faveur des SAM. ■

CHAPITRE 3

1970 1973 DE LA « GUERRE D'USURE » À LA GUERRE DU KIPPOUR

▲ La flotte de Kurnass est l'une des attractions de la fête de l'indépendance du 7 mai 1973, alors qu'un défilé aérien célèbre la 25e année d'existence d'Israël. Ici, le Kurnass n° 101 (F-4E Block 49 « USAF 71-1071 ») de l'escadrille n° 107.

Les capacités de frappe contre les défenses aériennes (SEAD) préoccupèrent constamment la Heyl Ha'Avir au cours des années qui suivirent la « Guerre d'usure ». Le Kurnass restait la principale plate-forme disponible pour ce type de mission. À pleine charge, l'appareil était capable de raser le sol à 550 nœuds, évitant ainsi la menace des missiles portables SA-7 et de l'artillerie de DCA. Alors que le pilote pouvait se concentrer sur le vol et l'objectif, le navigateur se chargeait de gérer les menaces et de déployer les systèmes défensifs. Un véritable dispositif intégré dédié à ces missions fut mis au point, avec notamment la création d'unités spécialisées de guerre électronique terrestres et aériennes et l'introduction de nouvelles armes, comme le missile AGM-45 antiradar, plusieurs types de bombes planantes telle la AGM-62 « Walleye » ou encore des munitions à fragmentation.

LE RF-4 « TINSHEMET »

L'un des aspects de la fin de la « Guerre d'usure » fut l'engagement des États-Unis de prêter à Israël deux RF-4C de reconnaissance en attendant la livraison des six RF-4E commandés. Ces deux appareils baptisés « Tinshemet » (Chouette) arrivèrent peu après le cessez-le-feu et furent affectés à l'escadrille 69 sous les dénominations de Tinshemet 50 et 51. C'est le 30 août 1970 que l'équipage Sella/Levy effectua un premier vol de reconnaissance au-dessus de l'Égypte à bord du 50. Pour assurer les missions de nature comparable, la « 201 » hérita, quant à elle, des Kurnass 17 et 39 précédemment transformés.

ESCADRILLE 119

Israël s'était toujours montrée soucieuse d'acquérir un nombre plus important de Kurnass, tout en se heurtant aux réticences américaines, l'exportation d'armes se trouvant toujours liée aux conditions diplomatiques. Le cessez-le-feu permit toutefois à Washington

◥ Page de droite, en haut : RF-4C Kurnass Tinshemet n° 51 de l'escadrille 69, entré en service en août 1970.

◥ Page de droite, au milieu : Le commandant de la base de Tel Nof, David Ivry (à droite), et le commandant de l'escadrille 119, Amos Amir (à gauche), échangent une poignée de main à l'occasion de l'arrivée officielle de l'unité le 29 octobre 1970.

d'envisager un accroissement des ventes. Ceci donna à la Heyl Ha'Avir les moyens de convertir une nouvelle unité sur Kurnass, l'escadrille 119 basée à Tel Nof et spécialisée dans la reconnaissance. Celle-ci dit adieu à ses Mirage le 8 octobre 1970 et fut officiellement basculée sur Kurnass le 29. Amos Amir en était le commandant, secondé par Asher Snir et Shmulik Ben-Rom. Dans un premier temps, l'état-major décida de doter « la 119 » de quatre RF-4E, d'affecter les deux derniers à la « 69 » en renfort des deux RF-4C de prêt, et de rendre aux Kurnass 17 et 39 leur configuration de combat, laissant ainsi, au moins provisoirement, la « 201 » sans moyens propres de reconnaissance.

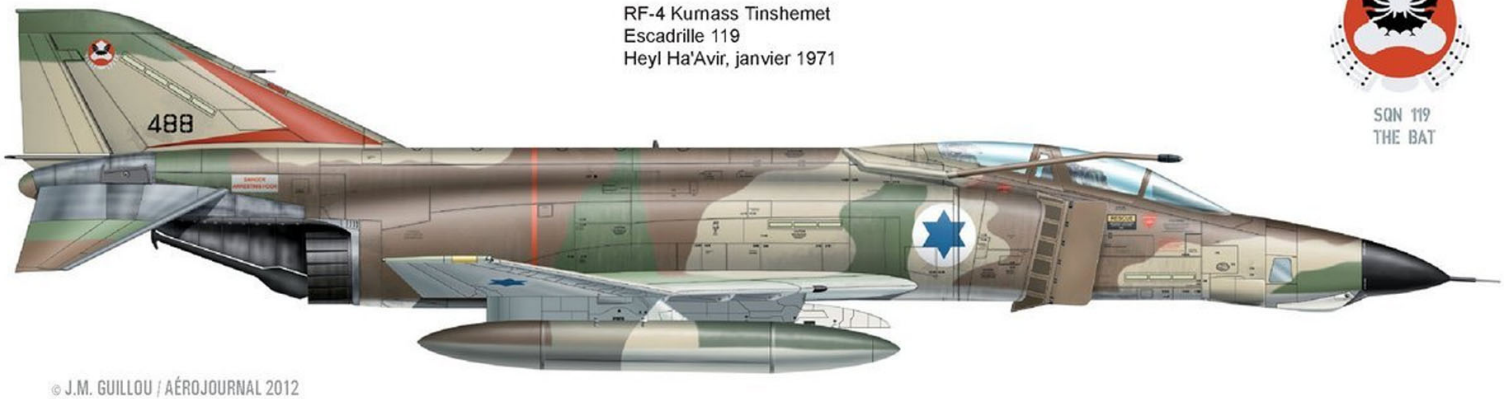
OPÉRATION « TOASTER »

Le cessez-le-feu n'avait pas mis fin aux hostilités au Moyen-Orient. Les conditions fondamentales du conflit demeuraient inchangées, chaque camp poursuivant sa propre politique : pour les pays arabes, et principalement l'Égypte, laver l'humiliation de 1967 ; pour Israël, maintenir le *statu quo* sur la base de son succès. Du point de vue égyptien, une condition impérative était de disputer à la Heyl Ha'Avir la supériorité aérienne. Comme nous l'avons vu, à la fin de la « Guerre d'usure », cette supériorité avait déjà été largement érodée et continua à l'être par la suite à mesure que l'Égypte déployait toujours plus de moyens antiaériens le long du Canal.

La Heyl Ha'Avir en général et la communauté des Kurnass en particulier cherchaient une réponse à ce problème. L'action à distance pour rendre inopérantes les défenses antiaériennes (plutôt que rechercher leur destruction intégrale comme auparavant) devint le principe directeur des nouvelles tactiques SEAD. Celles-ci reposèrent dès lors sur trois éléments : brouillages multiples pour aveugler les défenses, frappe par missile AGM-45 sur les radars actifs des batteries et utilisation de munitions de précision (PGM) à guidage télé (TV-guided) sur les centres de commandement et de contrôle.

Une occasion de mettre en œuvre ces tactiques se présenta en septembre 1971. Le 11, deux Su-7 égyptiens pénétrèrent l'espace aérien du Sinaï, franchissant le Canal à hauteur de El Kef et virant au nord, le long de la rive Est, à 300 pieds d'altitude (100 mètres).

RF-4 Kurnass Tinshemet
Escadrille 119
Heyl Ha'Avir, janvier 1971



© J.M. GUILLOU / AÉROJOURNAL 2012

▲ Le Kurnass n° 187 effectue son premier vol avec des becs Leading Edge Slats (parfaitement visibles sur le bord d'attaque) le 8 octobre 1970, dispositif censé accroître la maniabilité de l'appareil à haute vitesse et basse altitude.

L'un d'eux fut touché par un tir de mitrailleuse en survolant les fortifications israéliennes et fut observé s'écrasant dans les marais, à 4 km à l'ouest du Canal. Bien que des hélicoptères de secours égyptiens fussent dépêchés sur place, le pilote ne s'était pas éjecté. Six jours plus tard, le 17 septembre, les Égyptiens répondirent en tentant d'abattre par missiles SA-2 un Boeing KC-97 photographiant la rive occidentale du Canal depuis le secteur israélien. Le lendemain, les escadrilles 69 et 201 tirèrent des AGM-45 contre les batteries égyptiennes, mais les résultats de cette opération baptisée « Toaster » (grille-pain) furent loin d'être satisfaisants.

ESCADRILLE 107

Une quatrième unité sur Kurnass fut mise en activité le 10 décembre 1971. Elle était basée à Hatzerim, dans le désert du Neguev, et connut un délai d'activation relativement long (l'ordre de l'AIR1 datait de juin), résultant de tractations diplomatiques quant à la livraison du nouveau contingent de Kurnass. De fait, l'unité vola tout d'abord sur six appareils de prêt – deux de chaque escadrille déjà formée –, dans l'attente de la livraison des avions de l'accord *Peace Echo IV* prévue en mars 1972. Cette commande incluait des F-4E des tranches de production 48 à 51. À partir de la tranche 49, l'appareil fut livré avec des bords d'attaque améliorés, permettant un meilleur contrôle à basse vitesse, au détriment de la vitesse maximale et d'une limitation de la configuration d'armement. Tous les Kurnass antérieurs devraient être modifiés en Israël.

▶ L'escadrille 107 est activée le 10 décembre 1971 par transfert de six Kurnass cédés par les autres escadrilles : 201, 69 et 119, à raison de deux appareils chacune. L'on voit ici les six avions de la 107 photographiés alors qu'ils gagnent leur base de Hatzerim.

INTERCEPTION DE POULET

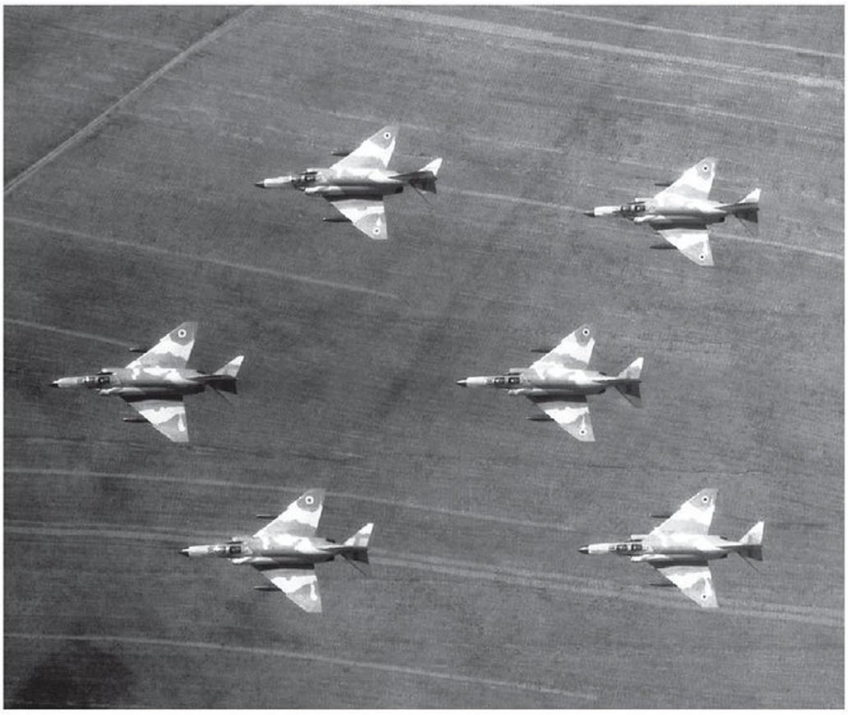
Un élément de la présence soviétique en Égypte consistait en un détachement de MiG-25 de reconnaissance, appareil baptisé « Poulet » par la Heyl Ha'Avir. Les vols de « poulets » au-dessus d'Israël débutèrent en octobre 1971. À chacune de leurs brèves incursions, des intercepteurs étaient précipités à leur rencontre, mais les MiG-25 volaient trop haut et trop vite pour que ce soit efficace, tout au moins dans le ciel israélien. La mission d'interception (QRA – Quick Reaction Alert) la plus proche du contact se déroula le 16 mai 1972. Parmi les paires qui décollèrent alors figuraient les Kurnass de Spector/Manoff et de Shaki/Yaari (escadrille 107) partis de Ophir, au sud du Sinaï.

Yossi Yaari nous raconte cette mission : « Le MiG-25 photographiait le Sinaï, et on nous envoya l'intercepter, mais il était trop tard pour un contact dans la zone. Le contrôle nous dirigea vers l'Égypte pour interception au moment de sa descente sur Beni Suef. Spector et Manoff eurent un problème de pressurisation et durent abandonner la mission que nous avons conti-

▼ Journée de l'escadrille 201 le 12 septembre 1971. De gauche à droite, les Kurnass n° 143, 133, 192 et 148.

LA RATIONALISATION DE LA NUMÉROTATION DES KURNASS

Le grand nombre de Kurnass en service au sein de l'armée de l'Air israélienne – plus de 100 – nécessita une rationalisation du système de numérotation de queue, qui fut définitivement instituée fin 1973-début 1974. Tous les appareils de la tranche 48 et antérieure furent dès lors numérotés à partir de 100. Ceux des tranches 49 et au-delà à partir de 200. Cette rationalisation provoqua des changements dans la numérotation de certains appareils, source de confusions : ceux de l'escadrille 201 précédemment assortis du préfixe « 6 » basculèrent ainsi en « 1 », tandis qu'une partie de ceux des escadrilles 107 et 119 – ceux appartenant à la tranche 49 et au-delà – troquèrent leur « 1 » initial pour le « 2 ».



nuée seuls. Cap à l'ouest, nous avons grimpé, franchi le golfe de Suez, volé en direction du Nil puis viré au sud. Nous savions que le MiG, tracé par un radar de contrôle, volait quant à lui vers le nord à 70 000 pieds, mais un manque de coordination entre nos unités fit qu'on ne nous avertit pas qu'il avait commencé à descendre.

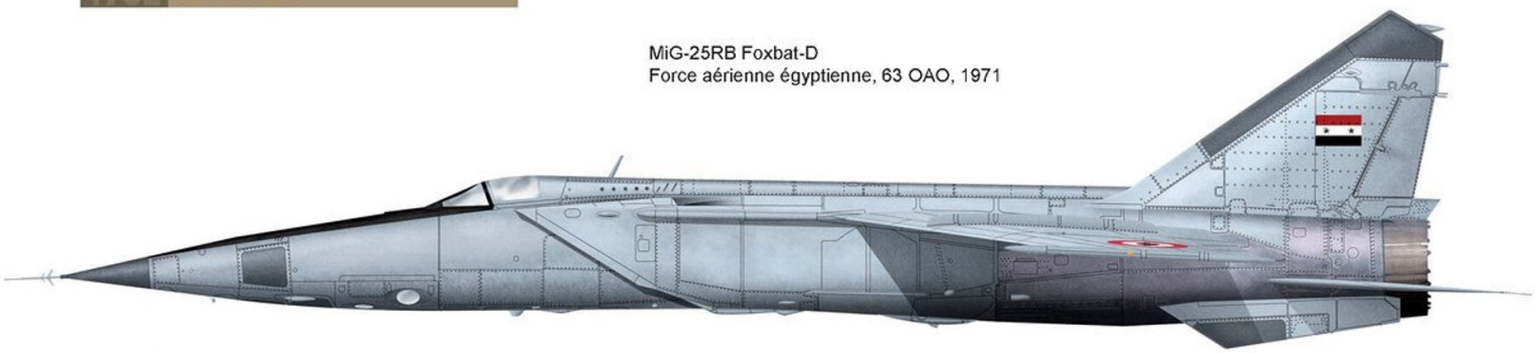
▼ Exercice de maintenance à Hatzerim le 29 mai 1972. Le troisième avion à partir de la droite est le Kurnass n° 159, avec lequel l'équipage Shaki/Yaari intercepte sans succès un MiG-25 le 16 mai 1972.

Dans le cockpit, nous scrutions nos radars orientés vers le ciel, quand Spector m'annonça qu'il venait de repérer les traînées du MiG. Il était là, 15 km devant, en face à face. Nous étions à 50 000 pieds, sans solution d'interception de face et sans possibilité de tourner. Quand nous nous sommes croisés, il était à peine 1 000 pieds au-dessus. Ce fut l'une des plus grandes frustrations de ma vie d'avoir été si près d'une première mondiale à sensation : abattre un MiG-25. »

COMBAT AÉRIEN DE MANSOURAH

Israël ne disposait d'aucune plate-forme de reconnaissance comparable au MiG-25. Le Kurnass de reconnaissance ne pouvait ni voler aussi vite ni aussi haut et demeurait vulnérable à la défense antiaérienne. Le renseignement était cependant crucial, et c'est pourquoi Israël s'était procuré le système LOROP (*Long Range Oblique Photographic*) permettant l'observation tout en restant hors de la zone d'intervention de la défense aérienne ennemie. La solution n'était pas idéale, la photo oblique n'étant pas une alternative parfaite à la photo verticale, mais la Heyl Ha'Avir ne disposait pas de meilleure solution à cette date.

C'est lors d'une mission « LOROP » de l'escadrille 119, le 13 juin 1972, que les MiG-21 égyptiens tentèrent une interception et se heurtèrent à son escorte : deux Mirage de la « 101 » et autant de Kurnass de la « 201 ». La cible de la reconnaissance photo était la base aérienne de la Mansourah, d'où les MiG avaient décollé. Les Kurnass de reconnaissance, suivis des deux escorteurs de la « 201 » (Peled/Romem & Benaya/Lev-Ari) puis des deux Mirage, volaient au-dessus de la Méditerranée, à haute altitude et d'ouest en est pour le voyage de retour vers Israël, avec les quatre MiG d'interception en approche par l'arrière. L'anxiété crût rapidement du côté israélien. Les MiG seraient-ils forcés de désengager faute d'autonomie avant d'arriver au contact ? Le contrôle ordonnerait-il à l'escorte de les engager ? Parviendraient-ils à ouvrir le feu avant ?



MiG-25RB Foxbat-D
Force aérienne égyptienne, 63 OAO, 1971

© S. BRADIĆ / AÉROJOURNAL 2012

Note : Appareil piloté par les Soviétiques Sergeï Maleï et Vladimir Mashlakov. Le 15 décembre 1971, il est intercepté par des Kurnass qui tirent des missiles Sparrow missiles, mais volant à une altitude de 22 000 mètres à 3 150 km/h, il est hors d'atteinte !

Lorsque les MiG-21 furent parvenus à environ 2 500 mètres, le leader de la paire de Mirage décida qu'il ne pouvait plus tolérer cette situation. Sans ordres, il amorça un virage serré pour faire face aux MiG, ne laissant aux Kurnass d'escorte d'autre option que de le suivre. Au cours du combat qui s'ensuivit, chacun des Kurnass se vit créditer d'une victoire, ainsi que le relate Eitan Peled : « Je me retournai en direction des MiG et lançai un AIM-9D sous un angle très difficile, presque 90°. La distance était de 1 300 ou 1 400 mètres, quasiment le minimum pour un cas comme celui-là, à la limite de l'enveloppe de tir du missile. Celui-ci partit, prit le sillage du MiG-21 et le toucha. » C'est également grâce à un AIM-9D « Deker » que Benaya abattit son MiG.

LE SEAD ENTRE LES GUERRES

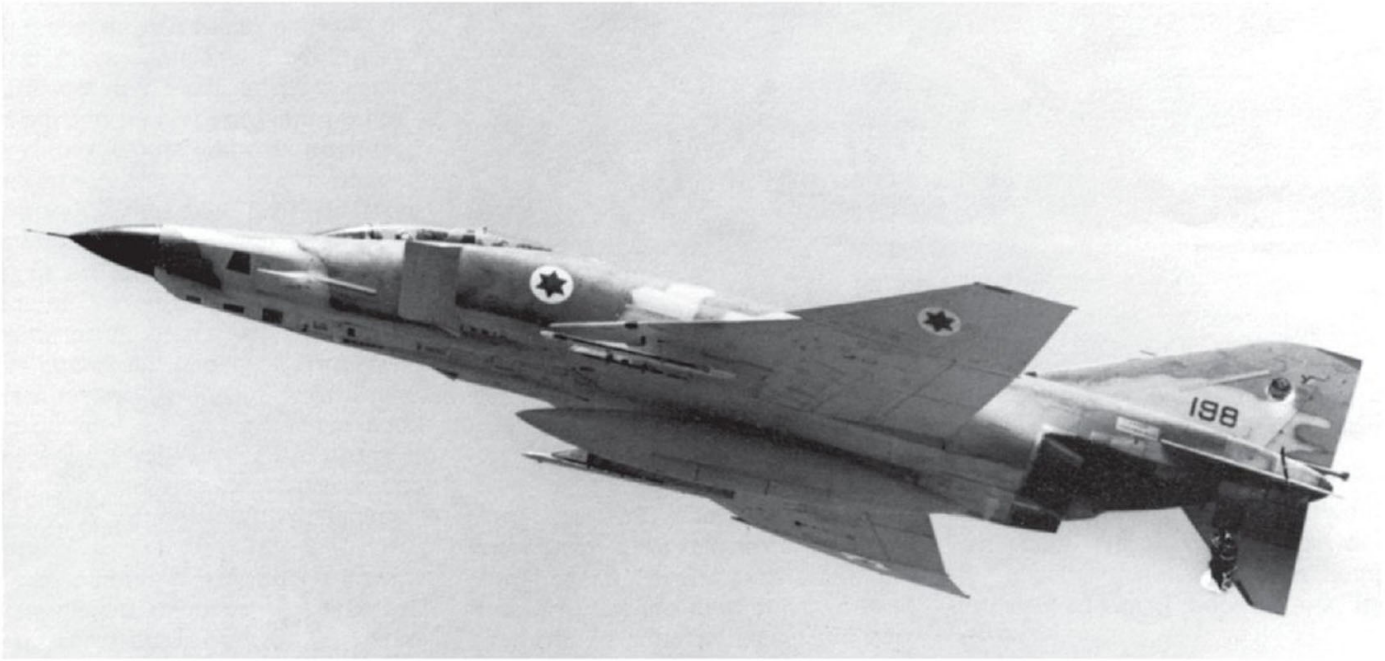
La tension s'éleva grandement sur la frontière israélo-libanaise au cours de l'automne 1972, après l'assassinat des athlètes israéliens par des terroristes de l'OLP pendant les Jeux Olympiques de Munich. La Heyl Ha'Avir déclencha alors une campagne aérienne contre les infrastructures palestiniennes au Liban et en Syrie. Les bombardements commencèrent le 8 septembre 1972, suivis de représailles syriennes le lendemain contre des installations de l'IDF sur le plateau du Golan. Au cours de ces engagements, les intercepteurs de la Heyl Ha'Avir se virent créditer de trois victoires, dont un Su-7 abattu par missile « Deker » tiré par le Kurnass 183 de Ben Nun et Eadan (escadrille 69).
Une batterie syrienne de SA-2 isolée du secteur de Sheik Maskin compta parmi les nombreuses cibles attaquées au Liban et en Syrie au cours de l'automne 1972. L'opération « Model 11 » fut montée pour la détruire le 9 novembre. Chacune des escadrilles 107, 119 et 201 fournit quatre appareils pour la réaliser, et les Kurnass de la « 107 » larguèrent un total 56 bombes de 225 kg (Mk 82) et 340 kg (M-117) pour assurer la destruction ! Ce succès souligna une fois encore la supériorité d'une force aérienne d'attaque contre un site SAM isolé. La leçon n'échappa pas aux Syriens, qui commencèrent peu après à déployer, à l'est du Golan, un dispositif de défense aérienne comparable à celui des Égyptiens à l'ouest du canal de Suez.

ENGAGEMENT MULTI-CONTACT

La tension entre Israël et la Syrie demeura extrêmement élevée entre septembre 1972 et septembre 1973, occasionnant une forte activité aérienne, comprenant frappes au sol et missions de reconnaissance. On assista à quelques combats aériens qui créditèrent les Kurnass de leurs huit victoires suivantes, toutes contre des MiG-21 syriens.
Le 21 novembre 1972, un duel d'artillerie et des frappes aériennes mutuelles provoquèrent une activité air-air débouchant sur six victoires. Quatre Kurnass de la « 201 » en mission CAP au cours de l'après-midi attaquèrent une formation de MiG. Comme des Mirage étaient déjà engagés, l'identification ami-ennemi se trouvait être particulièrement délicate. L'équipage Gurion/Golan prit en chasse un MiG-21, ouvrit le feu au canon, le toucha, mais épuisa ses munitions sans parvenir à le descendre. Poursuivre une unique cible trop longtemps s'avérait très risqué dans un engagement

▶ Le Kurnass n° 140, de l'escadrille 201, est testé en août 1972 avec un système d'éjection de paillettes, afin d'accroître les chances de l'appareil face aux missiles SAM guidés par radar.

▼ L'escadrille 119 réceptionne le RF-4E en février 1971, et le Kurnass n° 198 effectue sa première mission de reconnaissance avec une nacelle G-139 LOROP en décembre de cette même année.



multi-contact, c'est pourquoi Gurion lança un AIM-9D et dégagea sur-le-champ sans observer le résultat. Sa victoire fut confirmée plus tard par un pilote de Mirage, et l'équipage Barnea/Baram fut, lui aussi, crédité de la sienne. On comptait alors 16 MiG contre six Kurnass et autant de Mirage.

Une paire de Kurnass de la « 119 » reçut l'ordre de décoller pour soutenir les appareils israéliens en infériorité numérique. L'appareil leader (Ben-Rom/Katz) remporta également une victoire, la première de l'escadrille sur cet appareil, ainsi que le relate son pilote : « Cette bataille multi-contact culmina avec 16 avions de chaque côté et fut pour moi, ainsi que pour mon navigateur Aaron Kaat, le tout premier combat aérien. Les caractéristiques de ce type d'engagement étaient beaucoup d'opportunités différentes et plus encore de menaces. D'abord, nous avons pris un MiG en chasse, mais il nous a fallu dégager au moment du tir, parce qu'un autre arrivait sur notre arrière. Nous nous sommes retrouvés ensuite en position idéale, juste derrière un chasseur, toutefois je n'ai pas pu tirer faute de savoir s'il s'agissait d'un Syrien ou d'un Israélien. À la manœuvre suivante, nous avons dû abandonner le MiG que nous poursuivions pour dégager un Mirage mis en difficulté. Finalement, nous avons réussi à en abattre un quelques secondes seulement avant qu'un autre Mirage ne le fasse. L'engagement avait duré au total quatre à cinq minutes, un temps très long pour un combat aérien, quand soudain, tout fut terminé. Les avions avaient tous disparu, et le ciel était à nouveau dégagé. »

VICTOIRE « SANS ARME »

Ce fut ensuite au tour de l'escadrille 107 d'obtenir sa première victoire. Au cours des opérations de reconnaissance, les missions de patrouille de combat (CAP) étaient alternativement confiées aux escadrilles de Mirage et de Kurnass. Le 2 janvier 1973, quatre appareils de la « 107 » furent désignés pour escorter une sortie de reconnaissance au-dessus de la Syrie. Un engagement s'ensuivit, qui ne provoqua aucun résultat, si ce n'est qu'un MiG-21 poursuivi par l'équipage Gordon/Erel percuta le sol. Comme on n'avait pas tiré le moindre missile ni le moindre obus, cette victoire « sans arme » fut créditée à l'ensemble de l'escadrille. Auparavant, ce type de victoire revenait au pilote ayant effectivement exercé la menace conduisant au crash.

MiG-21F-13 Fishbed-C
Force aérienne syrienne, 1967

© S. BRADIĆ / AÉROJOURNAL 2012

▶ Un rampant de l'escadrille 107 peint une marque de victoire sur le Kurnass n° 215 après le combat aérien du 2 janvier 1973.

▼ Cinq vues de la caméra de collimateur du Kurnass n° 143 (escadrille 201) dans lequel l'équipage Gurion/Golan abat un MiG-21 dans le ciel syrien le 21 novembre 1972.

La Heyl Ha'Avir reviendrait d'ailleurs plus tard à cette conception d'origine, en substituant l'expression de « victoire par manœuvre » à celle de « sans arme ». Cependant, celles remportées de cette façon par les Kurnass au cours de l'année 1973, et dont celle du 2 janvier n'était que la première, ne seraient pas rétrospectivement réattribuées à leurs équipages respectifs et demeurent aujourd'hui encore des victoires « sans arme ».

PREMIER DOUBLÉ

Le 8 janvier 1973, deux formations de quatre Kurnass de l'escadrille 119 furent chargées d'une mission d'attaque sur une station radar syrienne. Les bombardiers ouvraient la marche, suivis des chasseurs. Ces derniers foncèrent sur les quatre MiG-21 qui se présentèrent pour interception. Dans l'engagement 4 contre 4 qui suivit, chaque Kurnass se chargea d'un MiG, et le résultat fut sans appel, puisque tous furent abattus. Toutefois, l'un des équipages n'eut pas droit à sa victoire, puisque le tandem Drori/Peri s'en attribua à lui seul deux. Ce fut le tout premier doublé sur cet appareil.

PATROUILLES DE COMBAT

La victoire suivante fut remportée sur un MiG-21 égyptien, le 12 février 1973, après une reconnaissance au-dessus de l'Égypte. Une mission CAP de quatre appareils de l'escadrille 201, qui opérait en protection, reçut l'ordre d'engager quinze minutes après la fin de la passe photo. L'équipage Peled/Gal fut le premier à verrouiller l'adversaire sur son radar et, selon les procédures en vigueur dans l'aviation israélienne, prit de ce fait la tête de la formation, comme le raconte le navigateur : « J'ai été le premier à verrouiller une cible, donc Eitan Peled a rendu compte « *verrouillage effectué* » et nous avons pris la tête. Nous avons viré à gauche, mais un phénomène récurrent était que l'écho sur l'écran avait tendance à se décaler très vite si le radar

Kurnass
Escadrille 107
Heyl Ha'Avir, mai 1973

© J.M. GUILLOU / AÉROJOURNAL 2012

n'était pas exactement pointé sur la cible. C'est ce qui se produisit, et Peled estima que nous étions verrouillés sur quelque chose au sol et vira de nouveau vers la droite. Exactement au même moment, Amnon Gurion, qui était numéro 3 dans la formation, les vit. »

Sur le Kurnass 40, l'équipage Gurion/Amitay exploita immédiatement les nouvelles données, et c'est cette fois encore le navigateur de l'appareil qui nous décrit la suite des événements : « Nous sommes entrés en combat rapproché avec un MiG-21. L'engagement commença au-dessus des terres, s'acheva au-dessus du golfe de Suez et se caractérisa par sa faible altitude et sa faible vitesse. Ce n'était pas exactement la façon dont nous devions combattre, mais ce fut le résultat de l'agressivité du pilote du MiG. Nous avons lancé un AIM-9D qui ne toucha pas, toutefois le MiG tenta un dégagement si brutal pour éviter le missile qu'il perdit le contrôle, commença à tomber comme une feuille et percuta l'eau dans une gerbe. Il n'y avait pas eu d'éjection. »

EMBUSCADE

Beaucoup de reconnaissances se doublaient en réalité de missions d'embuscade planifiées, ayant comme objectif bien compris de descendre des avions ennemis. Une sortie double de ce type intervint le 13 septembre 1973. L'appareil de reconnaissance de l'escadrille 119 devait quitter la Syrie par la Méditerranée, puis voler au sud, vers Israël. Des formations CAP avaient été positionnées tout au long de la route de sortie : la plus au nord – quatre Kurnass de la « 107 » – face à Tartus ; une formation de quatre Mirage à l'ouest de Beyrouth et une autre à proximité de la frontière israélo-libanaise. Toutes les trois volaient à basse altitude, sous la couverture radar syrienne, se cachant des intercepteurs. Comme toujours, des formations en QRA au sol se tenaient prêtes à décoller en soutien si nécessaire.

C'est la formation de l'escadrille 107 qui, la première, engagea les intercepteurs syriens. L'équipage Spector/Oren fut crédité de deux victoires ; Egozy/Yavin d'une troisième. Les deux formations de Mirage rejoignirent le combat et en remportèrent cinq autres, mais l'un d'entre eux fut abattu. Le pilote parvint à s'éjecter. Dès lors, les éléments en alerte au sol reçurent l'ordre de rejoindre à leur tour, ce qui provoqua un second engagement. Les premiers à arriver furent la paire de Kurnass de la « 119 », se présentant en face à face contre environ huit MiG-21. Les appareils se croisèrent et virèrent pour engager le combat. Les deux Kurnass abattirent chacun un adversaire, avant que quatre appareils de la « 69 » et une nouvelle paire de la « 119 » ne parviennent sur zone à leur tour pour se ruer dans la bataille. Au total, les Kurnass achevèrent la journée avec un total de sept victoires.

Par la suite, le pilote syrien Adeeb El-Gar sera crédité de deux victoires contre F-4 au cours de cette journée [5], mais en réalité, les Kurnass ne connurent pas la moindre perte au combat entre le 7 août 1970 et le début de la Guerre du Kippour. Le 6 octobre 1973, l'ordre de bataille de la Heyl Ha'Avir comprenait un total de 109 Kurnass, dont six de reconnaissance. ■

[5] Nicolle David et Tom Cooper, *Arab MiG-19 and MiG-21 units in combat*, Osprey Publishing, 2004, p. 36.

◣ Le Kurnass 143 – à bord duquel Gurion et Golan revendiquent un MiG-21 syrien le 21 novembre 1972 – atterrit à Hatzor en juillet 1972.

▼ Egozy/Yavin, de l'escadrille 107, de retour à Hatzerim dans leur Kurnass n° 175 après un combat aérien le 13 septembre 1973.

CHAPITRE 4

6-13 OCT. 1973 LA GUERRE-SURPRISE DU YOM KIPPOUR

▲ La 107e escadrille de Hatzerim est créditée de quatre victoires aériennes entre le 2 janvier et le 13 septembre 1973. Elle n'enregistre aucune perte au combat de la date de son activation jusqu'au 6 octobre 1973. (Photographie prise en mai 1973).

La guerre de juin 1967 et l'embargo français avaient déclenché la livraison de Phantom à Israël. La guerre des Six Jours avait en outre modifié les équilibres au Moyen-Orient : la campagne de supériorité aérienne de la Heyl Ha'Avir avait été si dévastatrice, si efficace, que l'Israel Defense Force (IDF) avait été en mesure d'occuper le Sinaï au détriment de l'Égypte, la Cisjordanie au détriment de la Jordanie et le plateau du Golan au détriment de la Syrie dans un délai particulièrement court. La guerre avait, enfin, déclenché un processus de réflexion influençant directement le Kurnass lors de son introduction. À bien des égards, c'est la force de Kurnass de la Heyl Ha'Avir qui eut à absorber les enseignements militaires issus de la guerre des Six Jours.

L'Égypte et la Syrie attaquèrent simultanément Israël à 14h00 le 6 octobre 1973, au moment du Yom Kippour, le jour de l'expiation ou du « grand pardon ». Les deux pays choisirent délibérément de déclencher leur offensive au cours de la journée la plus sacrée du peuple juif, où toute activité cesse : aucune circulation, pas de radio, pas de télévision, rien. Une préparation méticuleuse et une déception généralisée permirent aux Arabes d'obtenir l'effet de surprise désiré. Israël interpréta mal les signes avant-coureurs d'une guerre jusqu'au tout dernier moment. La Heyl Ha'Avir était en alerte depuis le matin du 5 octobre – effectifs réguliers et renforts postés prêts à décoller –, mais ce ne fut qu'au cours de la nuit du 5 au 6 que les services de renseignements furent en mesure de confirmer l'imminence de la guerre. Et encore, les informations s'avérèrent erronées sur un point critique : l'heure H de l'offensive avait été estimée à 17h00 dans l'après-midi du 6, 20 minutes avant le coucher du soleil. L'aviation israélienne entama ses préparatifs au cours de la nuit, et la mobilisation des réserves fut ordonnée dans la matinée du 6.

PLAN DE FRAPPES PRÉVENTIVES

La force de Kurnass était alors à son apogée, avec quatre escadrilles pleinement opérationnelles, soit du nord au sud :

- l'escadrille 69 à Ramat David,
- l'escadrille 119 à Tel Nof,

▲ La 69e escadrille de Ramat David est créditée de cinq victoires aériennes du 8 février 1970 jusqu'au 13 septembre 1973. Ses pertes s'élèvent à trois appareils jusqu'au 6 octobre 1973. (Photographie prise en mai 1973).

▲▲ La 201e escadrille de Hatzor est créditée de neuf victoires aériennes du 11 novembre 1969 au 12 décembre 1972. Elle déplore la perte de quatre appareils jusqu'au 6 octobre 1973. (Photographie prise en mai 1973).

– l'escadrille 201 à Hatzor,
– l'escadrille 107 à Hatzerim.

En pratique, le Kurnass demeurait le seul appareil polyvalent en service dans l'aviation israélienne. À terme, le Mirage 5 (baptisé « Nesher » ; Vautour) était également voué à le devenir, mais la plupart des escadrilles qui en étaient dotées restaient cantonnées aux opérations air-air, tout comme celles équipées de Shahak (Mirage IIIC). À l'inverse, Skyhawk et Super Mystère étaient exclusivement dédiés à l'attaque au sol. À l'aube du 6 octobre, c'est la force de Kurnass qui était notamment en charge des deux détachements d'alerte (QRA) déployés dans le Sinaï, avec des équipages de l'escadrille 119 à Refidim et d'autres de la 107 à Ophir.

Les leçons de la Guerre des Six Jours et de la « Guerre d'usure » déterminèrent la bataille pour la supériorité aérienne. En 1973, l'adversaire principal n'était plus les forces aériennes arabes, mais leurs forces de défense antiaériennes. Les aviations égyptienne et syrienne ne seraient utilisées que pour des opérations limitées à l'arrière du champ de bataille, minimisant leurs pertes et les préservant de ce fait comme réserve stratégique.

Cet état de fait eut également un impact sur les objectifs arabes. La couverture antiaérienne n'était efficace que dans une zone de 10 à 30 km au-delà du front. C'était suffisant pour couvrir l'ensemble du plateau du Golan, mais limitait les possibilités dans le Sinaï à la conquête d'une étroite bande de terre sur la rive orientale du canal de Suez. Toute progression supplémentaire supposerait le redéploiement vers l'avant des batteries de SAM. Certes, des éléments antiaériens mobiles accompagnaient les troupes égyptiennes et syriennes, les plus mortels étant les batteries de SA-6 et les blindées ZSU-23/4, et les plus gênants étant les SA-7 portables. Toutefois, le cœur du dispositif de défense aérienne reposait sur les SA-2 et SA-3 semi-mobiles, dont le redéploiement prenait beaucoup plus de temps et nécessitait l'existence de sites préparés au préalable. Toute progression au-delà de ce parapluie exposerait les troupes à des frappes immédiates de la Heyl Ha'Avir. C'est pourquoi les plans ne prévoyaient, après la percée des défenses israéliennes sur le Canal et dans le Golan, qu'une avance limitée, avant de procéder à une pause pour évaluer la situation et redéployer le dispositif.

Ces plans étaient largement inconnus d'Israël. C'est pourquoi la Heyl Ha'Avir reçut l'ordre de préparer une frappe préventive qui initierait la bataille de supériorité aérienne, avec parmi les cibles prévues les bases aériennes et défenses antiaériennes égyptiennes à l'ouest du Canal et leurs équivalents syriens à l'est du Golan. La première option, baptisée « Model 5 », devait être déclenchée à 11h30 et frapper les batteries de SAM syriennes, mais fut annulée, officiellement pour causes météo. L'opération « Ram », destinée à neutraliser les bases aériennes syriennes, lui succéda, mais ne vit finalement pas non plus le jour. À 09h20 en effet, le gouvernement israélien décida qu'il ne tirerait pas le premier. À 10h30, le chef d'état-major de l'IDF signifia au commandement aérien que les frappes préventives n'étaient plus d'actualité.

▲ Deux escadrilles, les 107e et 119e, opèrent sur le Kurnass 141 ! L'avion de la 119 est photographié en avril 1973, et celui de la 107e escadrille en mai 1973. Mais l'avion de la « 119 » a bien été le 141, celui de la « 107 » étant en réalité le 241… L'équipage de la « 119 » est crédité de deux victoires aériennes après avoir décollé en urgence – en tant - que patrouille d'alerte – de Refidim le 6 octobre 1973.

À bord des Kurnass, les équipages avaient déjà assisté aux briefings et s'apprêtaient à décoller lorsque leur fut transmis l'ordre d'annulation. À 13h00, la Heyl Ha'Avir ordonna de réarmer les Kurnass d'une configuration air-sol à une configuration air-air. De ce fait, tout le potentiel de chasse israélien – Shahak, Nesher et Kurnass – serait prêt à recevoir l'offensive aérienne arabe à 17h00.
Le problème fut que cet horaire donné par les services de renseignement était tout simplement faux.

SCRAMBLE !

Lorsque l'attaque fut déclenchée, à 14h00, la plupart des Kurnass étaient encore en cours de réarmement, la Heyl Ha'Avir pensant disposer de tout le temps nécessaire. Avec le potentiel de Nesher et de Shahak disponible, ce réarmement était-il indispensable ? Oui si l'on considère que l'attaque ennemie était attendue en fin de journée et que le Kurnass restait le principal chasseur de nuit à la disposition d'Israël. Lorsque les sirènes d'alerte se mirent à retentir à 14h00, les équipages n'étaient pas prêts, ni briefés quant aux missions qu'ils devraient assurer. Ils se précipitèrent dans leurs appareils quel que soit l'armement installé et décollèrent en désordre. Ce n'est qu'une fois en l'air qu'on organisa hâtivement des formations à quatre et que le contrôle donna les ordres nécessaires pour les missions de CAP. Les avions encore équipés de bombes les larguèrent au-dessus de la Méditerranée.
L'attaque initiale des pays arabes n'incluait cependant qu'une seule vague, et, conformément à leur conception d'un conflit limité, les cibles choisies furent circonscrites au Sinaï et au plateau du Golan. Aucun raid n'eut lieu sur le territoire israélien proprement dit, moins encore sur les bases arrière. De ce fait, les Kurnass sortis des différents aérodromes ne purent intercepter le moindre appareil ennemi. Le temps de décoller et de s'organiser, l'attaque était terminée et les appareils adverses beaucoup trop éloignés. Il y eut cependant deux exceptions. Les détachements d'alerte d'Ophir et de Refidim étaient prêts à un engagement air-air et bien plus proches du front égyptien.

▼ L'ordre de bataille du 6 octobre 1973 met en lice 109 Kurnass. Plus qu'il n'en faut pour compléter les effectifs de quatre escadrilles plus une réserve de maintenance.

OPHIR

En temps normal, les missions d'alerte au sol diurnes étaient assurées par cinq appareils (deux paires et un avion de réserve) sur chacune des bases aériennes principales. Les escadrilles de Nesher, Shahak et Kurnass jouaient alternativement ce rôle, détachant en outre des éléments d'alerte à Ophir et Refidim. À Ophir, toutes les nuits, un Kurnass demeurait en alerte permanente (et un autre en réserve) afin de prévenir toute tentative contre les avions de ligne de la compagnie El Al assurant les liaisons avec l'Afrique. Cette crainte permanente

▲ L'épave d'une section de queue d'un MiG-17. Elle a été transportée d'Ophir à Hatzerim et placée devant le bâtiment de la 107e escadrille. On remarque, à l'arrière-plan, les phares de black-out sur les véhicules de l'escadrille, juste derrière la section de queue.

▲▲ Le Kurnass 222, décollant ici de Hatzerim durant la guerre du Kippour. Il était assigné à l'ailier de la patrouille d'alerte d'Ophir, le 6 octobre 1973, et fut crédité de trois victoires.

de représailles avait pour origine la destruction par les forces israéliennes, le 21 février 1973, d'un Boeing 727 libyen qui avait pénétré l'espace aérien du Sinaï au lieu d'atterrir au Caire. L'avantage du dispositif nocturne d'Ophir était qu'il ne requérait pas la présence d'un équipage qualifié pour le commandement de formation, mais seulement pour les opérations de nuit. Lorsque les services israéliens confirmèrent l'imminence de la guerre, les deux équipages de l'escadrille 107 présents à Ophir furent désignés pour assurer la mission QRA dans la journée du lendemain, 6 octobre. Aucun n'était qualifié pour diriger une formation d'interception, mais la promotion fut rapide, comme s'en souvient Amir Nachumi : « Je fus qualifié comme chef d'interception par un simple coup de téléphone [d'Iftach Spector, commandant la « 107 »] ; c'était une position extraordinaire, tant un chef d'interception était alors tout simplement un demi-dieu. »

À 14h00, les deux équipages étaient donc parés lorsque Ophir fut attaquée. Toutefois, le contrôle aérien n'était pas au courant que la mission QRA de nuit avait été prolongée et ne transmit aucun ordre de décollage. C'est Amir Nachemi lui-même qui prit l'initiative : « J'ai décidé de décoller, et, quelques secondes plus tard, la piste était bombardée. Aurais-je attendu encore un peu que nous aurions été cloués au sol. Il y avait sept formations de quatre avions, des MiG-17 et des MiG-21, et le territoire à défendre était particulièrement étendu, de la base aérienne d'Ophir jusqu'à la base navale de Naama. C'est pourquoi j'ai ordonné à mon ailier Daniel Shaki de nous séparer pour couvrir chacun un secteur et combattre seul contre tous. J'ai attaqué six avions, et quatre épaves furent retrouvées au sol. J'ai ainsi été crédité de quatre victoires, toutes contre des MiG-17 et toutes par missile AIM-9D. J'en ai également engagé deux au canon. J'ai observé des impacts sur l'un d'eux, mais il n'a pas explosé et a poursuivi son vol. Pour l'autre, je n'ai pas pu observer le crash. Je ne me souviens que de peu de choses de ce combat, si ce n'est qu'à un moment, l'un de mes réacteurs a serré et que j'ai donc dû voler sur un seul moteur avant de réussir à redémarrer le second. »

On estime qu'Ophir fut attaqué par 28 jets arabes et les deux Kurnass se partagèrent sept victoires. Outre les quatre de Nachumi/Yavin sur le 181, Shaki/Regev en obtinrent trois sur le Kurnass 122. Après la guerre, Nachumi fut décoré de la Distinguished Service Medal, seconde plus prestigieuse décoration israélienne : sa décision de décoller avait sauvé la journée. Yossi Yavin, le navigateur, devint de son côté le premier as sur Kurnass, les quatre victoires du 6 octobre s'ajoutant à celle remportée le 13 septembre. Avant la fin de la journée, il serait rejoint par deux autres as sur le même appareil, tous deux de l'escadrille 107.

REFIDIM

La seconde formation de Kurnass parvenant à engager l'ennemi au cours de sa vague d'assaut fut l'unité d'alerte de l'escadrille 119 à Refidim. Cette fois, le contrôle fit décoller les deux appareils dans les temps, et l'équipage leader Melnik/Tal sur le 141 obtint deux victoires, contre un missile de croisière AS-5 et contre un appareil SU-7.

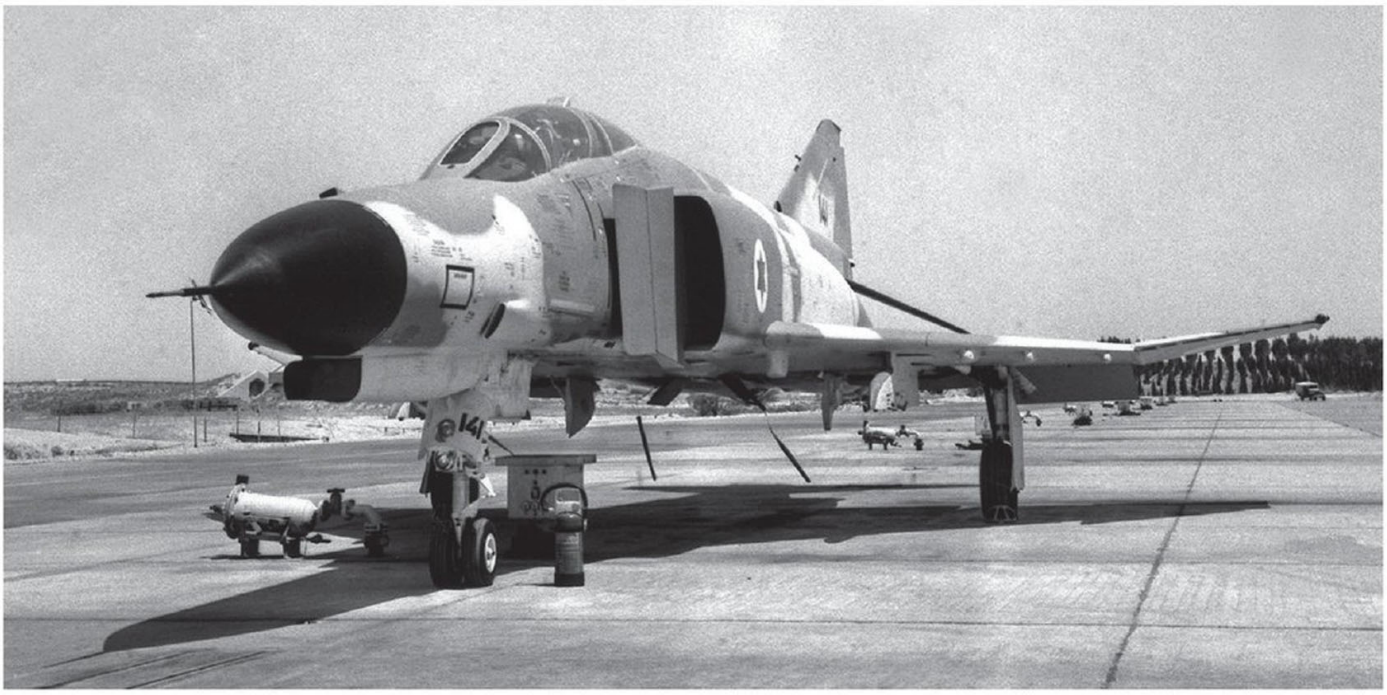
Sur un total de 15 victoires remportées par l'aviation israélienne au cours de cette toute première phase de la guerre, neuf étaient donc à mettre au crédit des Kurnass.

LES COMMANDOS ÉGYPTIENS ATTAQUENT

L'offensive arabe était méticuleusement planifiée et basée sur les forces et faiblesses de chaque camp. Après l'unique vague de bombardements, l'aviation demeura en réserve, tandis que les forces au sol commençaient à franchir le Canal et à attaquer les positions israéliennes du Golan, à l'abri du parapluie de la défense antiaérienne. Au cours de cette phase, les Kurnass multiplièrent en vain les missions de patrouille et ne tentèrent aucune frappe au sol. La mobilisation du gros des forces de réserve devait prendre vingt-quatre à quarante-huit heures.

En fin d'après-midi toutefois, les Égyptiens lancèrent une seconde action aérienne de grande ampleur, lorsque des douzaines d'hélicoptères cherchèrent à infiltrer des commandos égyptiens dans le Sinaï. Il y avait alors un grand vide dans le dispositif de l'IDF entre les forces déployées en défense du canal de Suez et les réserves en cours de mobilisation en Israël, créant le risque d'une désorganisation profonde des lignes de communication. Ce projet échoua, parce que la première ligne de défense d'Israël face à une telle menace n'était pas terrestre, mais aérienne.

Les deux axes principaux de l'assaut héliporté se trouvaient sur une ligne allant du Deversoir jusqu'au nord du Grand lac Amer et jusqu'à Refidim, ainsi qu'en direction de Ras Sudar, à travers le golfe de Suez. Au crépuscule, dans des conditions de visibilité extrêmes, les Kurnass arrivèrent pour intercepter ces cibles lentes et volant bas.



▲ Les 107e et 119e escadrilles opèrent toutes les deux sur le Kurnass N° 141. Ici, celui de la « 107 », photographié en mai 1973. En fait, le 141 de la 107e escadrille est un autre appareil, le 241, au marquage modifié. L'équipage du 141 de la « 119 » était Melnik/Tal, crédité de deux victoires après avoir décollé de Refidim en tant que patrouille d'alerte le 6 octobre 1973.

Dix chasseurs au total attaquèrent les Mi-8 dans le secteur de Ras Sudar : les huit ailes delta n'obtinrent que deux victoires, tandis que les deux Kurnass en furent créditées de six. Dans le secteur central, les huit victoires furent toutes créditées aux Kurnass, et un pilote de Nesher rendit compte n'avoir aperçu les hélicoptères qu'à la lumière de leurs obus traçants.

QUELLE JOURNÉE !

Le premier à engager les Mi-8 dans le secteur central fut l'équipage Goren/Yaari de l'escadrille 107. Il attaqua un hélicoptère juste à l'extérieur du périmètre de Refidim. Ran Goren nous raconte l'épisode :

« En milieu de journée, j'étais leader de la première paire QRA avec Dubbi Yoffe comme ailier. On nous fit décoller pour le Canal avec un cap d'interception d'un appareil égyptien. Nous vîmes seulement de loin la fumée du raid aérien, et lorsque nous sommes arrivés, il ne restait plus d'avion à engager. J'avais largué mon réservoir supplémentaire sans m'en inquiéter, pensant atterrir à Refidim. À l'issue de cette interception futile, Yoffe avait assez de carburant pour rallier Hatzerim, mais pas moi. J'ai demandé à Refidim l'autorisation d'atterrir pour m'entendre répondre : « *Refidim a été bombardé, vous ne pouvez pas vous poser.* » J'ai répondu être à court de carburant et n'avoir pas d'autre option. On me signifia alors de me poser sur la piste parallèle, moins endommagée que la principale, mais large seulement de 20 mètres au lieu de 45. J'ai atterri et me suis précipité vers le poste de QRA. Je notai qu'un appareil de l'escadrille 119, un ancien modèle, se trouvait là, tout seul, les équipages étant en l'air. Les équipes de maintenance rafistolèrent mon avion endommagé lors de l'atterrissage et m'annoncèrent qu'il était prêt à partir. J'essayai alors de décoller, mais, ayant déjà pris de la vitesse, constatai qu'un pneu était à plat. Ayant le choix entre tenter d'accélérer et renoncer au décollage, je choisis la seconde solution. Je garai mon avion sur le côté pour ne pas bloquer la piste et me fis ramener en Jeep au QRA. L'après-midi était déjà bien entamé, et je vis qu'un Nesher, venu de je ne sais où, avait également atterri. Une idée me vint, et j'en fis part au pilote du Nesher : « *Nous formons une paire ; moi avec l'avion de réserve de la « 119 » et toi avec le Nesher.* » Je rendis compte au contrôle que nous étions prêts, mais le soir commençait à tomber et je doutais qu'il reste des possibilités de décollage. Quelque 15 ou 20 minutes plus tard, la sirène retentit, et on nous ordonna de décoller. Nous nous sommes rués sur les avions, tandis que le contrôle nous signifia « *hélicoptères volant vers l'est, décollage, cap au 270.* » Nous avons décollé de la piste parallèle. Il faisait sombre lorsque je vis 12 hélicoptères Mi-8 à basse altitude en formation en losange. J'ai plongé, ouvert le feu et manqué ma cible, mais au moins les avais-je dispersés. Un hélico est un objectif difficile, et nous pouvions l'attaquer avec une visée fixe, comme une cible terrestre très rapide, ou avec une visée gyroscopique, comme un avion volant très lentement. Je me concentrai sur un hélicoptère, attaquai à la visée gyro et, cette fois, il explosa. Maintenant, il faisait vraiment nuit, et j'avais un dilemme. Mes réservoirs étaient pleins, puisque nous n'avions pas utilisé la postcombustion, et je pouvais soit rentrer à Hatzerim ou ramener l'avion à sa base à Tel Nof. Je décidai de le ramener à ses propriétaires,

▼ Yossi Yaari a photographié le lieu du crash d'un hélicoptère Mi-8 égyptien qu'il a abattu, avec le pilote Ran Goren, près de Refidim le 6 octobre 1973.

pris avec moi le film témoignant de notre victoire, et nous sommes rentrés à Hatzerim par Nordatlas qui s'y rendait pour acheminer un moteur.
Nous sommes arrivés vers 20h00, six heures après notre départ. Entre-temps, nous avions décollé pour engager l'ennemi, atterri sur une piste secondaire en piteux état, notre appareil avait été endommagé et réparé, nous avions eu un pneu à plat, interrompu un décollage, improvisé une paire QRA sur un appareil d'une autre escadrille, et avec un Nesher comme ailier, nous avions redécollé, descendu un hélicoptère, ramené le Kurnass emprunté à sa base et rallié la nôtre sur un « Nord ». Quelle journée !
Ce n'est que rétrospectivement que j'ai réalisé l'importance de notre action. Il y avait 12 hélicoptères Mi-8 transportant chacun 25 commandos. L'hélico abattu l'avait été juste à la sortie de Refidim. Si 300 Égyptiens avaient attaqué la base ce soir-là, laquelle n'était pas vraiment sécurisée et les soldats encore sous le choc des bombardements, on peut aisément imaginer les conséquences. Après ça, lorsque je rencontrai Cheetah Cohen, il annonça « *voilà le pilote qui a sauvé Refidim.* » Il devait le savoir, il la commandait. »

▲ Le Kurnass N° 109, ici photographié en juillet 1972, appartient à la 201e escadrille. Monté par l'équipage Ben-Ami/Amitay, il est crédité de trois victoires aériennes – des Mi-8 – le 6 octobre 1973.

▼ L'équipage Egozy/Manoff (Kurnass N° 151), de la 107e escadrille, est crédité de cinq Mi-8 le 6 octobre 1973. (Photographie de mai 1973).

CHASSE AUX HÉLICOPTÈRES

La paire improvisée Kurnass/Nesher n'avait abattu qu'un seul hélicoptère, mais avait dispersé les autres et donc fait échouer l'assaut sur Refidim. Une formation à quatre de la « 201 » – indicatif DOG – intercepta, elle aussi, des Mi-8, cette fois au sud de Tasa. Les quatre Kurnass quittèrent d'abord Hatzor en deux paires pour des missions CAP distinctes, avant que le contrôle radar ne les regroupe sous la direction d'Eitan Peled. Isaac Amitay, navigateur de DOG3, raconte :
« Les Égyptiens avaient lancé tellement de SAM que nous avons rapidement appris à voler à la limite de l'enveloppe de leur défense aérienne. Le soleil se couchait, et nous cherchions les hélicoptères que le contrôle radar nous avait signalés. Soudain, quelqu'un cria « *ils sont là* », et, en effet, ils étaient là, six Mi-8 en formation parfaite à basse altitude. Nous nous sommes formés en cercle pour les engager à tour de rôle. Nous étions entraînés à ça et savions que c'était une mission difficile. Impossible de les verrouiller au radar alors qu'ils volaient si bas, c'est pourquoi Peri les attaqua comme il aurait arrosé une cible au sol.

En quatre passes, nous en avons abattu trois. C'était une scène surréaliste que celle d'hélicoptères en flammes au crépuscule. Je m'étais concentré sur deux éléments vitaux pendant l'engagement : ne pas perdre la visée et rester attentif à toute menace extérieure, en particulier les SAM ; ainsi, Peri pouvait se concentrer sur le vol et abattre les hélicoptères. »

DOG1 (Peled/Asael) remporta deux victoires ; DOG2 (Koren/Lazar) une et DOG3 (Peri/Amitay) trois. Une autre paire de la « 201 » – indicatif RAM – avait été dépêchée pour renforcer DOG, et RAM2 (Ophir/Lif) détruisit un Mi-8 supplémentaire.

Moshe Koren relate, lui aussi, cette journée : « Ce matin-là, nous nous sommes levés à 04h00 et avons rendu compte à l'escadrille. Il y avait toutes sortes de plans en préparation, quand à 14h00 les sirènes retentirent, et je fus dans la première formation à quatre à décoller. Nous avons largué nos bombes dans la mer avant d'être dirigés vers la zone d'engagement. Le contrôle était en panique. Nous n'avons vu aucun appareil ennemi et sommes retournés très déçus à la base ; nous avions entendu ce qui se passait, mais notre mission avait été gaspillée. Ma sortie suivante eut lieu en fin de journée. On nous fit décoller vers le secteur du Grand lac Amer, avec comme avertissement « *attention, il y a des hélicoptères par là-bas.* » Nous volions à basse altitude et avons essuyé des tirs de DCA. Nous avons alors grimpé un peu, et des missiles ont été immédiatement lancés contre nous depuis l'autre rive du Canal, à une cadence de tir d'artillerie plutôt que de batterie de SAM. Nous avons donc replongé et repris notre patrouille à altitude zéro, sous le feu des forces au sol. Nous avons demandé au contrôle de dire à « nos troupes » d'arrêter de tirer sur nous. Nous ignorions qu'il s'agissait d'Égyptiens qui avaient déjà franchi le Canal. Notre mission était presque à son terme quand nous avons détecté quatre hélicoptères rasant le sol. Nous avons attaqué l'un après l'autre, mais volant trop vite pour éviter les tirs antiaériens et les SAM, nous les avons manqués lors de la première passe. À la seconde, tous ont été abattus ; ils volaient si bas qu'ils explosèrent à peine touchés. J'ai eu la chance d'en descendre un. Lorsque j'ai observé la cible, j'ai simplement ignoré toute menace environnante pour me concentrer dessus ; j'avais été entraîné pour ça. C'est le seul appareil ennemi que j'ai vu de si près pendant toute la guerre. »

Plus au sud, au-dessus du secteur de Ras Sudar, une paire de l'escadrille 107 – indicatif CLOSET – intercepta, elle aussi, des Mi-8. CLOSET1 (Egony/Manoff) remporta cinq victoires, toutes au canon. Dans l'un des cas, l'hélicoptère fut écrasé au sol par le souffle du Kurnass passant en postcombustion pour dégager juste au-dessus de lui. Shlomo Egozy, adjoint A de l'escadrille 107, et son navigateur Roy Manoff devinrent les deuxième et troisième as sur Kurnass au cours de cette action. CLOSET2 (Yoffe/Parag) fut crédité d'une victoire.

▲ Le Kurnass N° 124 de la 201e escadrille, toujours volant sous le code 624, au décollage de Hatzor, durant la guerre du Kippour, dans une configuration de combat air-air.

DU 1er AU 2e JOUR

Le soleil se coucha à 17h21. À ce moment, les Kurnass avaient remporté 23 victoires aériennes, toutes sur le front égyptien : 14 hélicoptères Mi-8, 6 MiG-17, 1 MiG-21, 1 Su-7 et un missile AS-5. C'était un succès important et même décisif dans le cas de l'offensive commando héliportée.

À la nuit, le commandement de la Heyl Ha'Avir décida d'utiliser la force des Kurnass pour leur mission première : l'attaque des troupes au sol. L'objectif, d'une importance cruciale, était de frapper les points de passage détectés sur le Canal afin de perturber l'infiltration de renforts égyptiens dans le Sinaï. Chaque mission de bombardement nocturne devait être assurée par un appareil isolé. La première perte de Kurnass de la guerre du Kippour survint au cours d'une de ces missions de bombardement nocturne. Le Kurnass 124 de l'escadrille 119 (Issachar/Zilberman) fut touché par un SA-2 et tenta un atterrissage d'urgence à Refidim, quand, vers 22h00, il s'écrasa. Le pilote et le navigateur furent tués.

Kurnass
Escadrille 201
Heyl Ha'Avir, octobre 1973

© J.M. GUILLOU / AÉROJOURNAL 2012

▲ Le Kurnass N° 124 de la 69e escadrille, photographié en mai 1973.

Au même moment, le commandant de la Heyl Ha'Avir, Benjamin Peled, ordonna pour le 7 au matin le déclenchement de l'opération « Challenge 4 », frappe massive de type SEAD planifiée avant la guerre. L'objectif était de détruire les défenses aériennes égyptiennes à l'ouest du Canal en quatre vagues :

- première vague à l'aube pour neutraliser la DCA protégeant les batteries de SAM et les bases aériennes susceptibles de menacer l'opération,
- deuxième vague dans la matinée pour détruire les batteries de SAM du secteur Nord,
- troisième vague à la mi-journée pour détruire celles du sud,
- quatrième vague en fin de journée pour frapper les batteries éventuellement remises en service.

OPÉRATION « CHALLENGE 4 »

Les équipages reçurent leurs ordres pour la première phase. Les Kurnass armés de missiles AGM-45 décollèrent pour des patrouilles antiradars et en tirèrent huit au total. Compte tenu du mode d'attaque et de l'impossibilité d'observer les résultats, les renseignements de la Heyl Ha'Avir ne purent qu'estimer qu'il était « possible » que l'un d'entre eux ait touché une batterie de SA-6. Sachant que le dispositif égyptien comprenait un total de 150 batteries de SAM, dont 25 de SA-2, 20 de SA-3 et 10 de SA-6, on mesure la portée du résultat obtenu. C'est tout le concept même de cette approche qui se trouvait remis en question.

Les attaques de bases aériennes portèrent sur :

- Beni Suef (MiG-21 et Su-20)/Escadrille 107,
- Bir Arida (MiG-21 nord-coréens)/Escadrille 107,
- Gianaclis (MiG-21 et Tu-16)/Escadrille 69,
- Qatamiya (MiG-17 et 21)/Escadrille 119,
- Mansourah (MiG-21)/Escadrille 119,
- Tanta (Mirage libyens)/Escadrille 201.

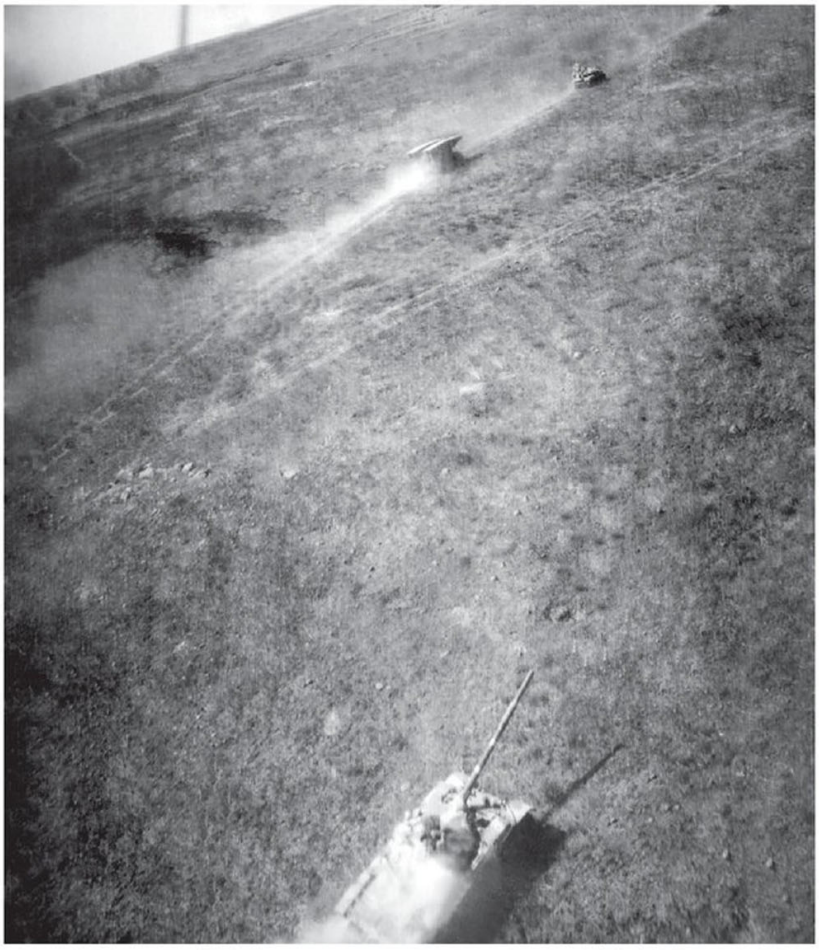
Là encore, les résultats furent particulièrement décevants. Des MiG-21 interceptèrent les raids de Gianaclis et de Mansourah. Les escadrilles 69 et 119 remportèrent chacune deux victoires sans subir de pertes, mais les bases aériennes égyptiennes étaient considérablement mieux organisées et protégées qu'en 1967, et il fut impossible de détruire l'aviation ennemie au sol. Quant aux bases, elles furent de nouveau rendues opérationnelles après un délai de quelques minutes à quelques heures suivant les raids israéliens. N'ayant pas subi la moindre perte, les équipages de Kurnass retournèrent néanmoins confiants à leurs bases afin de préparer la deuxième phase de l'opération, qui dans leur esprit garantirait la supériorité aérienne totale sur le front égyptien.

OPÉRATION « MODEL 5 »

Les préparatifs pour la suite de « Challenge 4 » étaient en cours lorsque les responsables israéliens analysèrent que la véritable menace immédiate venait du nord, où les blindés syriens se trouvaient sur le point de dévaler les pentes du Golan vers les villes et villages du pays. À l'inverse, le Sinaï représentait une zone tampon vide de 300 km entre les forces égyptiennes et le cœur d'Israël. Il fut décidé d'interrompre « Challenge 4 » à l'issue de la première vague et d'activer « Model 5 », qui en était le pendant, contre les défenses syriennes à l'est du Golan. L'idée était de gagner la supériorité aérienne dans le secteur afin de pouvoir appuyer les opérations au sol.

Renverser les priorités du sud au nord n'était pas une mince affaire. La mission supposait une frappe simultanée des quatre escadrilles de Kurnass et dès lors une préparation méticuleuse et chronophage. De même que « Challenge 4 », « Model 5 » était initialement décomposée en vagues, mais au nombre de deux au lieu de quatre : une vague de neutralisation, une de destruction contre le dispositif syrien composé de 36 batteries de missiles au total, dont 7 batteries de SA-2, 3 de SA-3 et 10 de SA-6. Du fait de l'urgence de la situation, il fut pourtant décidé de lancer l'offensive en une vague unique ayant la destruction directe des batteries comme objectif principal. Tous les éléments de guerre électronique disponibles pour soutenir l'opération furent rassemblés, mais les renseignements s'avéraient lacunaires, avec en particulier deux inconnues de taille : la position des batteries au moment du raid – toutes étant, plus ou moins, mobiles – et celle de la ligne de front, alors mouvante du fait de l'offensive syrienne en cours.

Les équipages Kurnass furent briefés pour « Model 5 » dès leur retour de « Challenge 4 ».



▼ Des blindés syriens avancent sur les hauteurs du Golan (ceux que l'on voit ici ont été filmés par une caméra BDA embarquée à bord d'un avion IAF). La gravité de la situation sur le front syrien est telle qu'elle entraîne l'achèvement rapide de l'opération « Challenge 4 » et le lancement de l'opération « Model 5 ».

▲ Des soldats israéliens observent un Kurnass volant à basse altitude vers les hauteurs du Golan.

Une route et un secteur à attaquer furent assignés à chaque escadrille, les paires d'appareils devant se succéder l'une derrière l'autre avant de prendre chacune le cap défini pour atteindre leur propre objectif :

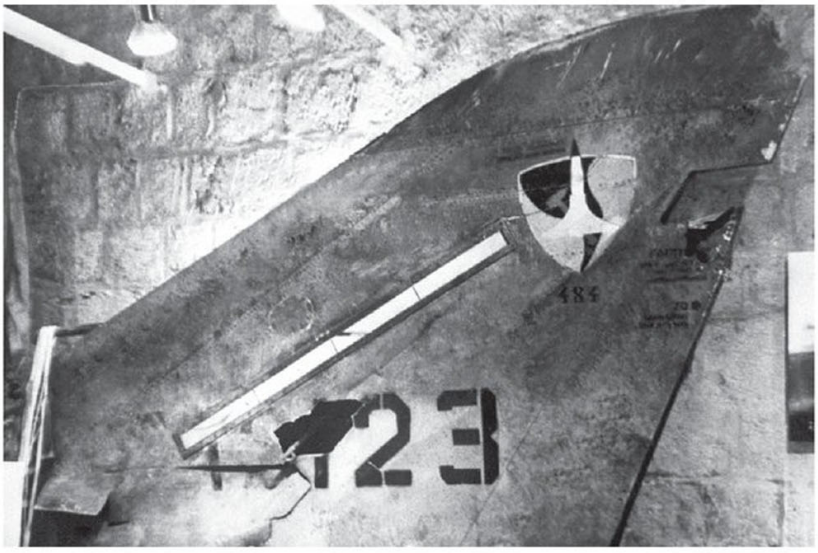
- escadrille 107 : déborder le sud du front par l'espace aérien jordanien,
- escadrille 69 : déborder le nord du front par l'espace aérien libanais,
- escadrille 201 : secteur Sud du Golan,
- escadrille 119 : secteur Nord du Golan.

L'heure prévue des bombardements de neutralisation – essentiellement du fait de Skyhawk, mais aussi par quelques équipages de Kurnass – fut fixée à 11h20, tandis que les frappes de destruction interviendraient à 11h30, cette fois intégralement par Kurnass.

Peu avant 11h30, le « train » d'appareils de la « 201 » chargés de bombes Mk 83 de 500 kg volaient vers leurs cibles à une altitude de 2 à 300 pieds et à vitesse économique de 360 nœuds. Ce n'est qu'en abordant la frontière qu'il était prévu de mettre les gaz jusqu'à 540 nœuds, vitesse jugée nécessaire pour échapper aux tirs de DCA. En attendant, ils attirèrent sur eux des tirs nourris de la part de l'artillerie, et peut-être de quelques SA-7. Deux Kurnass furent abattus, et leurs équipages, Shani/Asael et Ram/Yahav, parvinrent à s'éjecter. Ils restèrent prisonniers de guerre jusqu'en juin 1974. Deux autres Kurnass furent touchés. Ils réussirent à dégager vers l'ouest, mais l'équipage Hayun/Shamir dut s'éjecter au-dessus d'Israël, tandis que leur leader atterrissait à Ramat David. Deux appareils furent encore touchés lors du voyage de retour. L'équipage Shahak/Gerber s'éjecta, tout comme le navigateur du Kurnass 115, Lif, et tous les trois furent faits prisonniers. En revanche, le pilote du 115, Gad Samok, resta à bord et parvint à poser son appareil très endommagé à Ramat David. Au final, sur les 15 appareils de la « 201 » ayant quitté Hatzor pour l'opération « Model 5 », quatre avaient été perdus et deux autres se trouvaient temporairement hors de combat. De son côté, l'escadrille 69 perdit un avion – l'équipage Henkin/Levy fut tué –, qui s'écrasa au cours de l'attaque pour une cause inconnue. La « 119 » perdit également un appareil, le Kurnass 192, au cours du vol de retour par un tir de DCA. L'équipage Barber/Afik fut fait prisonnier.

[6] Nicolle David et Tom Cooper, *Arab MiG 19 and MiG 21 units in combat*, Osprey Publishing 2004, pp. 48 et 65.

▼ La dérive verticale du Kurnass N° 123 (69e escadrille), détruit avec son équipage (Henkin/Levy) au cours de l'opération « Model 5 » le 7 décembre 1973. Elle est visible au musée militaire de Damas, en Syrie.



À l'issue de l'opération, aucun Kurnass n'avait été abattu à cause des SAM. Vingt-quatre sites, certains réellement occupés, d'autres vides, venaient d'être attaqués. Les renseignements de la Heyl Ha'Avir conclurent qu'une seule batterie de SA-3 avait été détruite et une de SA-2 endommagée. Tout au moins, put-il être noté par la suite une baisse significative de la cadence de lancement des SAM sur le front syrien.

DES COMBATS AÉRIENS PENDANT « MODEL 5 » ?

La revendication de la part de trois pilotes syriens (Badawi, Kokach et l'ailier d'Hamshu) d'avoir abattu trois F-4 au cours de cette journée du 7 octobre 1973 [6] est douteuse et presque certainement erronée. Les MiG-21 syriens interceptèrent rarement les appareils de la Heyl Ha'Avir dans la zone frontalière, laquelle était de la responsabilité de la défense aérienne. Si la télévision syrienne parvint incontestablement à saisir les derniers instants de quelques Kurnass le 7 octobre, ils sont

▲ Section de queue du Kurnass N° 145 (201e escadrille), sur le lieu du crash de l'appareil, en 2002. L'avion a été abattu le 7 octobre 1973, au cours de l'opération « Model 5 », mais son équipage, Shani et Asael, a pu en réchapper en s'éjectant.

entourés de tirs de DCA mais sans le moindre appareil syrien en vue. Aucun équipage de Kurnass participant à « Model 5 » n'a rendu compte d'affrontements contre des avions syriens ni n'a revendiqué la moindre victoire. Or, lors de deux des trois rencontres où les Syriens revendiquent une victoire sur un F-4, ils reconnaissent aussi la perte d'un ou de plusieurs MiG.

En réalité, le seul engagement d'un Kurnass en combat aérien le 7 octobre au-dessus du front syrien fut le fait d'une paire de l'escadrille 69 envoyée dans le secteur du mont Hermon, ainsi que le raconte Zeev Raz : « Alors en QRA, on nous donna l'ordre de décoller pour une mission CAP, et le contrôle nous dirigea pour engager l'ennemi au-dessus du mont Hermon. Nous étions tout près lorsque le contrôle perdit le contact et nous le verrouillage radar du fait que nous volions au-dessus d'eux. Nous avons effectué un virage et les avons repérés, quatre MiG-21, et nous sommes séparés pour engager chacun une paire. Bobo, mon navigateur, me rappela de faire attention à l'altitude ; nous étions en effet entre 9 000 et 10 000 pieds au-dessus du niveau de la mer, mais très près du sol. Le soleil s'était déjà couché, et s'il ne faisait pas encore vraiment nuit, j'en étais réduit pour l'essentiel à suivre les flammes de postcombustion des MiG pour me repérer. J'en ai abattu un au canon, cependant d'autres sont arrivés et mon ailier fut touché. Deux Mirage vinrent nous prêter main-forte, mais nous étions toujours en sous-nombre contre au moins huit MiG-21, peut-être même 12. La façon dont les Syriens combattirent fut une chance pour nous, parce que le MiG-21 était supérieur au F-4 en combat aérien. Cela dit, nous ne sortîmes pas de cet engagement de la façon dont nous l'aurions souhaité : j'avais abattu un MiG, mais mon ailier avait été touché et celui de la paire Mirage abattu. »

Les deux Kurnass rentrèrent sains et saufs, et le déroulement du combat semble assez bien correspondre au récit syrien revendiquant un F-4 abattu par l'ailier de Hamshu. Si c'est bien le cas, le Kurnass en question n'avait pas été abattu, mais seulement endommagé.

APPUI AÉRIEN EN « ZONE SAM »

En une seule matinée, la force de Kurnass avait échoué à défaire les défenses aériennes égyptiennes et syriennes. La doctrine d'avant-guerre de l'IDF et de la Heyl Ha'Avir dans le domaine et leur perception d'une bataille de supériorité aérienne se trouvaient considérablement battues en brèche. Celles-ci prévoyaient que l'armée de Terre et l'armée de l'Air ne conduiraient une guerre séparée que pendant les premières vingt-quatre à quarante-huit heures d'un conflit, avant que, assurée de la supériorité aérienne, la seconde puisse appuyer librement la première au sol. Néanmoins, les états-majors avaient préparé un scénario beaucoup moins favorable, le plan « Scratch », prévoyant d'engager la Heyl Ha'Avir en appui sans disposer de la supériorité aérienne, c'est-à-dire à la merci des SAM ennemis. Au milieu de la deuxième journée de la guerre, il ne restait plus d'autre option que de considérer ce scénario cauchemardesque comme une réalité.

Cette nouvelle situation fut discutée jusqu'au sommet de l'État israélien au cours de cette journée du 7 octobre.

▼ Le Kurnass N° 145. Le navigateur, Avikam Lif, a pu s'en extirper en actionnant son siège éjectable. Il termine le conflit comme prisonnier de guerre en Syrie.

À 13h40, l'adjoint du ministre de la Défense Zvi Zur en rendit compte au Premier ministre Golda Meir : « Le principal problème, ce sont les Phantom… Nous en avons demandé 40 aux USA… Pour des raisons budgétaires, nous ne disposons pas d'assez de systèmes de brouillage pour tous les appareils, seulement un pour deux parce qu'ils volent par paires… Nous avons aussi demandé de l'équipement contre les SA-6, mais ils nous ont répondu, et c'est sans doute vrai, qu'ils n'avaient aucune contre-mesure contre cette arme. » À 14h50, lors d'une réunion du cabinet de Défense, le ministre Moshe Dayan jugea quant à lui : « La défense missile est un parapluie protecteur que la Heyl Ha'Avir ne peut briser… L'équilibre des forces sur les fronts est que nous avons 800 chars pour faire face aux 2 000 chars égyptiens et 500 pour affronter les 1 500 chars syriens. Dans les airs, nous avons 250 avions, les Égyptiens 600 et les Syriens 250. Ils ont des missiles défensifs que nous ne pouvons défaire… Je crois que, dans cette situation, nous pouvons tenir nos positions, mais qu'il nous faudrait pour cela engager la Heyl Ha'Avir en appui aérien. Ils n'ont pas de supériorité dans le combat aérien. Si nous ne faisions pas face aux missiles, je crois que nous obtiendrions cette supériorité. S'ils franchissent le canal de Suez avec leurs missiles, nos chars les attaqueront ; sinon nous aurons à les engager par air. Pour les missiles sur le Golan, il n'y a pas de solution pour le moment. La ligne de front peut être stabilisée, mais nous n'avons pas de réponse aux missiles syriens. » Lorsqu'il rejoignit la réunion à 16h00, le chef d'état-major des forces armées israéliennes rapporta : « Au nord, sur les hauteurs du Golan, la situation s'améliore, mais n'est pas bonne. L'offensive dans le secteur Nord a été repoussée… Celle du sud ne progresse plus… Au cours de l'attaque contre les missiles, 27 batteries sur 36 ont été réduites au silence… Par la suite, la Heyl Ha'Avir a fait face à peu de missiles opérationnels… Nous ne pouvons viser l'ensemble des défenses aériennes en même temps. Nous avions de bonnes photos des batteries syriennes et nous les avons attaquées, toutefois ils avaient changé la position de quelques batteries. Il en reste quelques-unes, mais nous ne savons pas où. En tout, les Syriens avaient 34 ou 36 batteries, et toutes n'ont pas été atteintes. Demain, ils auront certainement 16 ou 17 batteries déployées. » Ainsi, la bataille pour la supériorité aérienne ne serait, comme en 1967, une affaire explosive et rondement menée en quelques heures, mais une véritable lutte de longue haleine, impliquant l'usure des effectifs de la Heyl Ha'Avir. Malgré l'introduction rapide de nouvelles tactiques, les pertes ne pouvaient être évitées lors d'opérations nécessitant d'intervenir dans des zones couvertes par les SAM sans protection adéquate. Les attaques planantes étaient moins précises que les bombardements en piqué, mais minimisaient le temps d'exposition des assaillants. Chaque escadrille se vit attribuer un secteur d'opérations spécifique et, pour la première fois, la gestion en temps réel des renseignements et des menaces. Chaque chef de mission rentrant à la base devait briefer la vague suivante par radio et l'avertir des menaces détectées dans le secteur. Des avions d'observation, et d'abord les lents Dornier Do-27 et 28 puis les plus rapides TA-4 Skyhawk, devaient en outre voler régulièrement juste à l'arrière du front pour repérer les lancements de SAM et rendre compte immédiatement de la menace. Les équipages de Kurnass armés d'AGM-45 commencèrent donc leurs missions de patrouille antiradar exactement comme les intercepteurs effectuaient leurs CAP, mais eux à la recherche de radars actifs.

▲ Guerre du Kippour : un missile syrien SA-6 vient d'être lancé contre un Kurnass de reconnaissance de la 119e escadrille. Avant-guerre, l'aviation israélienne pensait pouvoir s'assurer d'une supériorité aérienne en un temps relativement court – 48 heures. Mais le 7 octobre1973 va lui démontrer la fausseté de sa perception.

▼ Un Kurnass survole à basse altitude des troupes israéliennes dans le Sinaï, pendant la guerre du Kippour. L'incapacité des forces aériennes israéliennes à s'assurer la prédominance de l'espace aérien contre les aviations égyptienne et syrienne contraint les pilotes israéliens à opérer à basse altitude, où ils sont moins efficaces et plus vulnérables face à la DCA et aux missiles SA-7 arabes.

◥ Avec une moyenne de 8 bombes par avion et 40 missions opérationnelles par jour, chaque escadrille de Kurnass consomme plus de 300 bombes par jour, ce qui entraîne la mise sur pied d'une « ligne de production » de munitions, comme on peut le voir ici, à Hatzerim, laquelle approvisionne la 107e escadrille.

◢ La maintenance de Ramat David libère le Kurnass N° 112 (69e escadrille) de son câble d'arrêt après un atterrissage d'urgence pendant la guerre du Kippour.

DU 2e AU 3e JOUR

En vingt-quatre heures, les trois opérations majeures de la Heyl Ha'Avir avaient donc échoué, la dernière faute de renseignements précis. En une semaine, les Égyptiens auraient fait franchir le Canal à un millier de chars.

Au cours du 7 octobre, 2e journée de la guerre, les pertes de Kurnass s'étaient élevées à sept appareils, avec quatre autres sévèrement endommagés et plusieurs plus ou moins légèrement touchés. Un pilote et un navigateur avaient été tués, 11 autres membres d'équipages capturés et deux seulement sauvés en s'éjectant au-dessus d'Israël. Ce fut pour la communauté la pire journée de la guerre, dont les cinq victoires aériennes revendiquées ne suffisaient pas à compenser le caractère morose. Les équipages poursuivirent leurs missions tout au long de la nuit du 7 au 8, cherchant toujours à perturber les concentrations égyptiennes. Lorsque l'aube se leva le 8 octobre à 05h39, l'essentiel des réserves de l'IDF se trouvaient mobilisées, tandis que les unités gagnaient le front. Les offensives arabes initiales avaient été contenues, et l'armée pensait le temps de la contre-attaque venu. De façon très ambitieuse, sûrement trop, l'IDF déclencha deux grandes ripostes simultanées au cours de la journée. Si celle du Sinaï se solda par un triste échec, celle du Golan connut en revanche un succès considérable.

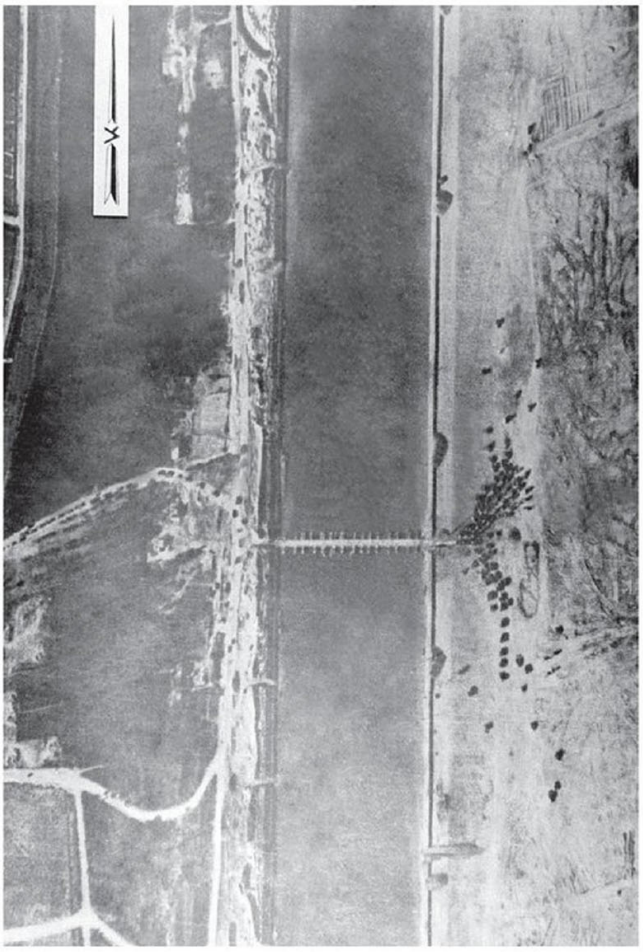
LES PONTS SUR LE CANAL

En dépit de l'échec de « Model 5 », la situation sur le plateau du Golan semblait se stabiliser. Au Sinaï, elle apparaissait plus délicate. Les Israéliens estimaient que les Égyptiens masseraient un maximum de chars sur la rive orientale du Canal, le ferait franchir par leur parapluie de SAM, et reprendraient l'offensive vers l'est. C'est pourquoi, dès le milieu de journée du 7, la Heyl Ha'Avir voulut entreprendre un effort massif pour désorganiser les concentrations ennemies. 16 ponts en construction sur le Canal étaient visés, mais leur localisation exacte demeurait inconnue. Il fallut attendre l'exploitation des photos prises par plusieurs missions de reconnaissance pour, dans la nuit du 7 au 8, disposer des informations nécessaires.

En attendant, les équipages de Kurnass pénétrèrent dans la zone des SAM sans connaître précisément la position de leurs cibles. De jour, les attaques planantes s'effectuaient par paires et avec un bref piqué préalable (*Dive toss bombing*), et la nuit, par des appareils solos (*loft bombing*). Un avion, le Kurnass 177 de l'escadrille 69, fut touché par un missile au cours de l'opération. L'équipage Alkalai/Wolfson parvint à s'éjecter et fut capturé. Même si la Heyl Ha'Avir revendiqua la destruction de sept ponts, le résultat fut loin d'être décisif. Tous furent rapidement remis en état, et le déploiement égyptien très peu perturbé.

ATTAQUE MATINALE DES BASES AÉRIENNES

Lorsque ces contre-attaques furent décidées par l'IDF, il fallut trancher quant à la mission principale de la Heyl Ha'Avir. On décida de faire porter son effort sur le front syrien. Le niveau de dommages infligé aux défenses aériennes syriennes était alors largement inconnu, mais le faible nombre de lancements des SAM après « Model 5 » laissait à penser qu'il valait mieux se concentrer sur une attaque massive des bases aériennes afin de protéger les forces au sol de toute menace de l'aviation syrienne. Le 7 octobre, celle-ci n'avait effectué que six frappes au total, impliquant 28 Su-7 et 8 MiG-17 escortés d'un grand nombre de MiG-21. La Heyl Ha'Avir planifia, quant à elle, 60 sorties de Kurnass contre quatre bases syriennes dans la matinée du 8. La réponse dépassait largement l'attaque et se justifiait non par la réalité de l'appui aérien syrien réalisé jusque-là, mais par son potentiel qu'il fallait impérativement réduire.



▲ L'objectif des Kurnass qui passent à l'offensive contre les ponts égyptiens du canal de Suez est de stopper le flot des blindés égyptiens et des batteries SAM sur la rive occidentale.

Chacune des quatre escadrilles se vit assigner une base-cible, le début des bombardements étant fixé à 07h20. Les objectifs de ces attaques étaient un mélange de neutralisation (défense aérienne, pistes) et de destruction des infrastructures (contrôle aérien, commandement, abris en dur – *Hardened Aircraft Shelters* ou *HAS*...). Paradoxalement, toutes les bases visées abritaient des formations de MiG-21 : deux escadrilles à Dumayr, et une pour chacune des bases de Khalkhalah, Nazariya et Saikal. Engager les MiG-21 – des chasseurs – pouvait paraître contradictoire avec le fait de vouloir réduire le potentiel d'attaque de l'aviation syrienne. En réalité, s'en prendre à la chasse consistait à faire d'une pierre deux coups :

– Coup indirect contre les forces de bombardement en détruisant leurs escorteurs, sans lesquels – espérait-on – elles ne pourraient plus envisager de prendre l'air.

– Coup direct contre la menace air-air représentée par les MiG-21 pour les opérations de la Heyl Ha'Avir.

DUMAYR – Escadrille 69 en quatre formations : deux contre une station radar proche et les batteries de SAM environnantes ; une contre les infrastructures et abris en dur ; une pour bombarder les pistes. Munitions : bombes à fragmentation ou 8 M-117 de 340 kg. La mission fut considérée comme un succès : piste endommagée, deux abris touchés ainsi que le poste de commandement. La base fut fermée aux opérations pendant six heures et demie. Les pertes s'élevèrent à un appareil, le Kurnass 130, intercepté par un MiG-21. L'équipage Shahar/Israeli parvint à s'éjecter et fut capturé.

SAIKAL – Escadrille 107 avec en principe 18 Kurnass en trois formations de six (en réalité 16 appareils en 6/5/5) : la première contre la DCA avec des bombes à fragmentation ; la seconde devant bombarder les pistes, et la dernière devant s'en prendre aux abris, les deux avec des bombes M-117. Deux appareils furent touchés au-dessus de Saikal et dégagèrent avec un ou deux moteurs en flammes. Un MiG-21 fut d'abord descendu, tandis que le leader de la « 107 » (Spector/Manoff) resta sur zone pour en engager un second à l'issue de l'opération. Le MiG fut également abattu, Spector rejoignit la formation volant lentement pour escorter les deux Kurnass endommagés, qui tous deux purent atterrir à Ramat David. Il est possible que les deux pilotes de MiG abattus aient été Kahwaji et Jelyi [7], chacun ayant revendiqué avoir descendu un F-4 avant de tomber à son tour. C'est incorrect, chacun des Kurnass de la « 107 » étant revenu à sa base, y compris les deux appareils endommagés. Saikal fut fermée pendant deux heures seulement à l'issue de l'attaque.

▼ En dépit des attaques héroïques des équipages de Kurnass contre les ponts égyptiens du canal de Suez, ceux-ci sont rapidement réparés, et le flot des forces égyptiennes de la rive occidentale (ici au premier plan) à la rive orientale continue.

▲ Le Kurnass N° 225 (équipage Egozy/Erel) de la 107e escadrille. Il porte ici le numéro 125, attribué durant la guerre du Kippour. Cette vue a été prise dans la matinée du 8 octobre 1973, dans le cadre de la mission d'attaque de la base aérienne de Saikal.

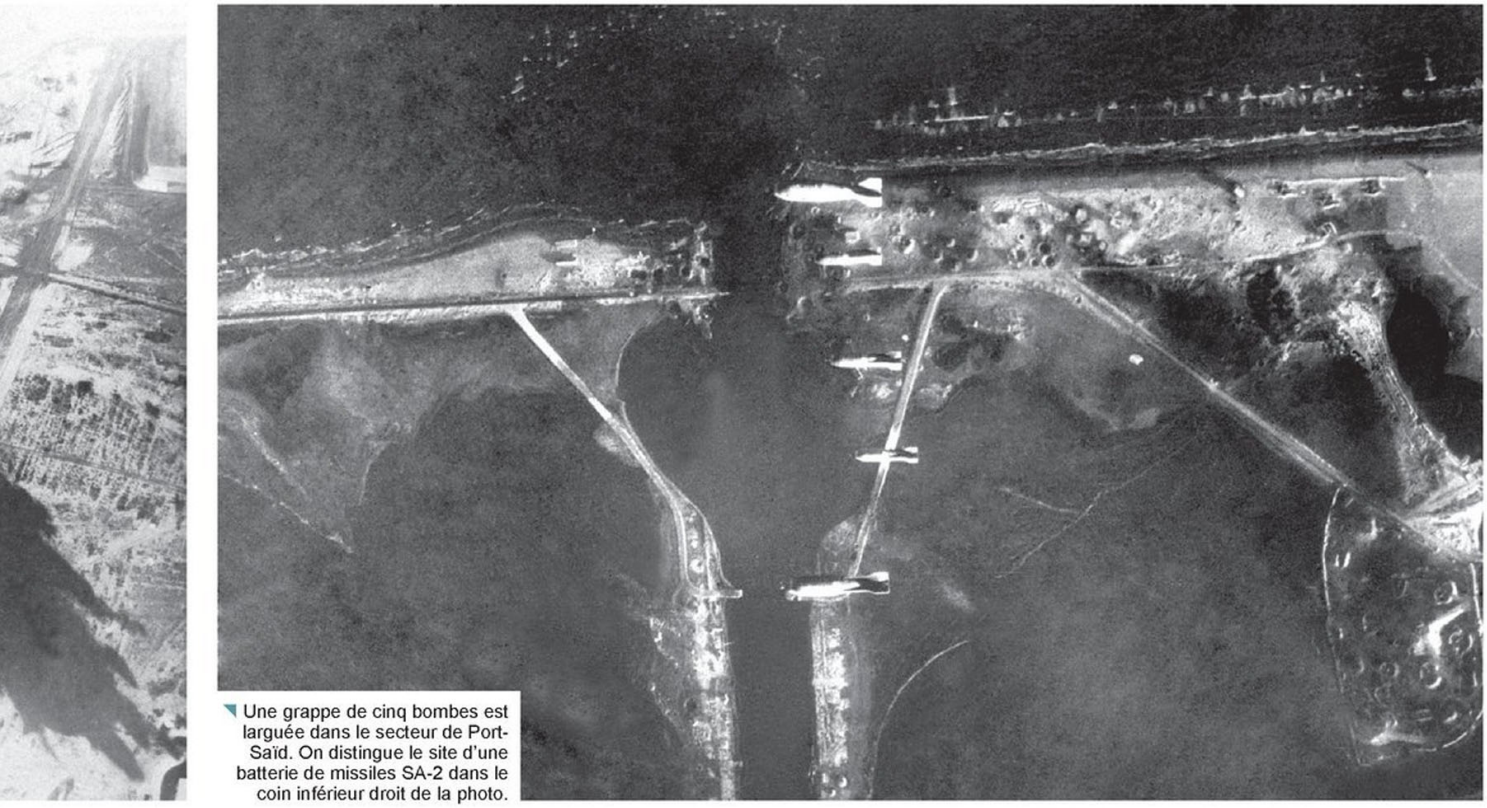
NAZARIYA – Escadrille 119 avec 18 Kurnass en trois formations : la première (4 appareils) pour neutraliser les défenses antiaériennes avec des munitions à fragmentation ; la seconde (8 appareils) et la troisième (6 appareils) contre les abris en dur et les pistes avec des bombes M-117. Les MiG-21 interceptèrent la deuxième formation, mais les Kurnass tinrent bon. Un MiG s'écrasa pendant le combat et fut attribué à l'escadrille. Tous les avions de cette formation rentrèrent sains et saufs, mais durent se poser à Ramat David pour ravitaillement. Les deux autres formations rentrèrent normalement à Tel Nof. Selon les renseignements de la Heyl Ha'Avir, la base fut rendue inactive pendant vingt-quatre heures.

KHALKHALAH – Escadrille 201 en trois formations : la première à 4 appareils pour neutraliser les défenses antiaériennes, les deux autres (respectivement 8 et 4 avions) pour frapper les installations. L'un des Kurnass de la deuxième formation dut abandonner en cours de route. La mission dut essuyer des tirs de DCA et des lancements de SAM, mais, contrairement aux autres, ne fut pas interceptée par les MiG-21. La base fut fermée seulement pendant trois heures après les bombardements.

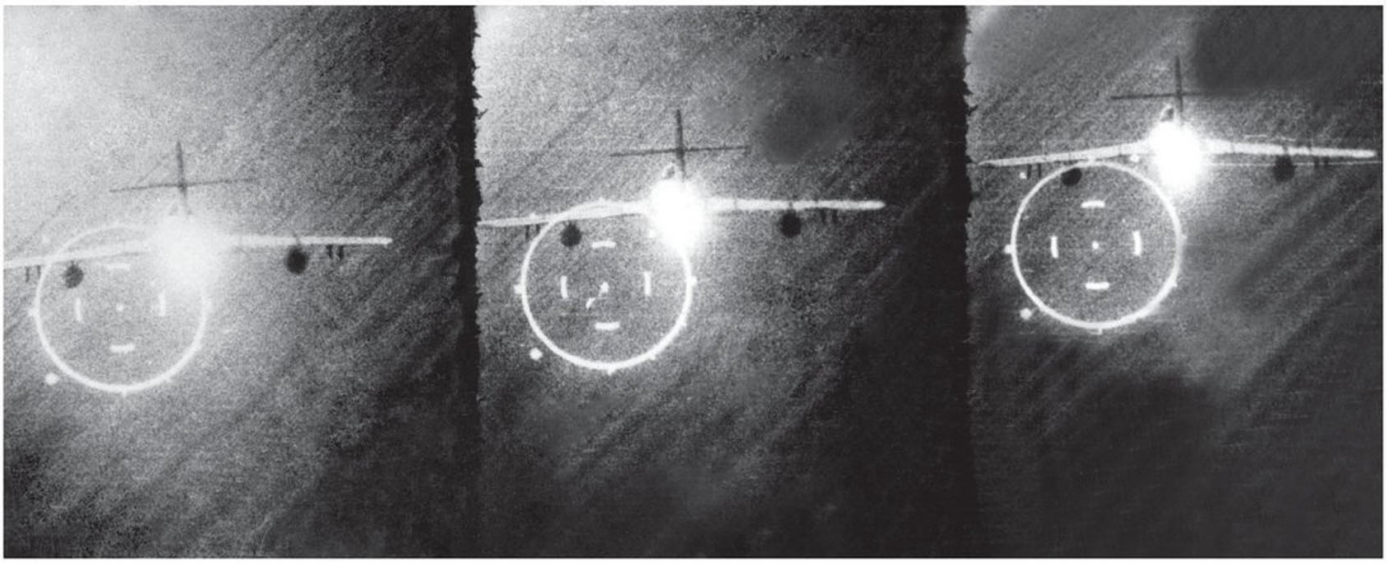
[7] Nicolle David et Tom Cooper, *Arab MiG 19 and MiG 21 units in combat*, Osprey Publishing 2004, pp. 48 et 66.

L'ATTAQUE DES SAM DE PORT SAÏD

Malgré l'effort porté sur le front syrien, le commandement de la Heyl Ha'Avir prépara également un plan de frappe d'un secteur isolé des défenses égyptiennes. Les défenses antiaériennes de Port Saïd comprenaient trois batteries de SA-3 et deux de SA-2. La présence du lac Manzala au sud-ouest, de marais salants au sud-est et de la Méditerranée au nord isolait la position et la rendait attractive pour une telle action.



◥ Une grappe de cinq bombes est larguée dans le secteur de Port-Saïd. On distingue le site d'une batterie de missiles SA-2 dans le coin inférieur droit de la photo.



▲ Le 8 octobre 1973, l'équipage Holdai/Cohen (201e escadrille) est crédité de deux MiG-17. On voit ici la fin de l'une de leurs victimes. Dans les deux cas, les pilotes ennemis parviennent à s'éjecter.

◀ Le pilote Eitan Ben-Eliyahu (201e escadrille) parvient, avec sa caméra BDA, à filmer l'équipage Holdai/Cohen à la poursuite d'un MiG-17 au-dessus des dunes du Sinaï au début de l'après-midi du 8 octobre 1973.

◥ **Page en droite, en haut :** Le Kurnass N° 155 de la 69e escadrille – premier à partir de la gauche sur la photo – est perdu au-dessus du Golan le 8 octobre 1973. Cet avion ne doit pas être confondu avec le Kurnass N° 155 de la 107e escadrille, qui deviendra le N° 255 après la guerre du Kippour.

◢ **Page en droite, en bas :** La base aérienne de Kutamiyah – connue également sous le nom de Wadi Al Jandali – prise sous le feu de la 107e escadrille le 9 octobre 1973. Cette image provenant d'une cinémitrailleuse montre le bombardement des pistes.

L'heure H fut fixée à 11h00, et la tactique employée ne différa guère de celle utilisée lors de « Challenge 4 » et de « Model 5 ». 29 avions au total devaient être engagés : un groupe de trois Kurnass de la « 107 » devait détruire une batterie à Damiette – à l'ouest de Port Saïd –, quatre appareils de la « 119 » s'en prendre à une station radar du secteur de Baltim, plus à l'ouest, et une formation de six Kurnass de la « 201 » une autre à Damiette. La force d'attaque proprement dite consistait en six appareils de l'escadrille 69, quatre de la « 107 » et six de la « 201 », chacune des batteries de SAM devant être engagée par une paire. La mission fut accomplie sans perte, mais face à une réaction massive des SAM : le premier appareil de la « 201 » (Benaya/Romen) fut pris pour cible par environ 15 missiles, parvint à les éviter, mais dut abandonner après avoir subi d'importants dommages, dont un trou dans le cockpit et des dégâts sur une aile. Les Kurnass lancèrent une seconde vague d'attaque à 15h30. Les batteries de Port Saïd furent rendues inactives pendant plus de deux jours, mais furent de nouveau opérationnelles le 11 octobre.

RETOUR SUR LES PONTS DU CANAL DE SUEZ

Dans le Sinaï, la contre-attaque de l'IDF avait échoué, et les forces du commandement Sud cherchaient à se réorganiser. Un appui aérien de la Heyl Ha'Avir fut demandé pour couvrir cette réorganisation et empêcher les Égyptiens d'exploiter leur succès. Les équipages de Kurnass participèrent à cet effort à partir de 15h00, y compris en s'en prenant à nouveau aux ponts sur le Canal. C'est au cours de ce nouveau raid que quatre Kurnass de la « 201 » furent engagés dans un combat aérien après avoir réalisé leurs bombardements. Au même moment, une force, estimée à 12 MiG-17, s'en prenait au commandement Sud de l'IDF à Om Hashiba et une batterie d'artillerie proche. Eitan Ben-Eliyahu, leader de la « 201 », pressa le contrôle de l'autoriser à attaquer les MiG-17 à leur retour et de lui fournir un vecteur d'interception, ce qui fut fait. Roni Holdai relate le combat : « Une rafale de canon, et Eitan cria qu'il n'y avait plus de pilote dans le cockpit [du MiG-17]. Je n'avais plus que 1 600 kg de carburant et je m'apprêtai à désengager quand [Eran] Cohen [le navigateur] m'avertit que deux MiG se trouvaient juste derrière notre queue. Je fis un yo-yo à grande vitesse et pris en chasse l'un des MiG. Le carburant était tombé à 1 300 kg. Cohen verrouilla le radar, distance 450 mètres. J'ouvris le feu et manquai ma cible. On se rapprocha, 300 mètres. Je tirai encore, une longue rafale cette fois. Le MiG était incontestablement touché, mais n'explosait pas. Il continua à virer à gauche, son nez vers le bas, jusqu'à ce qu'il s'écrase. Le pilote s'était éjecté. »

Holdaï/Cohen furent crédités de deux victoires, Ben-Eliyahu d'une. Zohar/Kiryati engagèrent un MiG-17 par une manœuvre en ciseaux, faisant perdre au pilote le contrôle de son avion, qui s'écrasa. La victoire « sans arme » fut cette fois créditée à l'ensemble de l'escadrille 201.

DU 3e AU 4e JOUR

En parallèle aux opérations majeures, les équipages de Kurnass continuèrent à assurer des missions ponctuelles de CAP ou d'appui au sol. Ce fut lors d'une de ces « autres » actions que l'escadrille 69 perdit encore un appareil. Les équipages Agmon/Yogev et Yahalom/Mor étaient partis de Ramat David pour intercepter une force ennemie au-dessus du Golan, quand, à 15h18, le Kurnass 255 s'écrasa, son équipage s'étant éjecté au-dessus des forces blindées israéliennes. Les pertes n'en restèrent pas là, puisque trois autres Kurnass furent perdus au cours de la nuit lors des missions d'appui sur le front d'Égypte. Vers 22h15, un SA-6 abattit le Kurnass 166 de Shaani/Yaffe (escadrille 201), tuant son équipage. Une heure plus tard, le 247 de l'escadrille 69 fut descendu, l'équipage Dvir/Ben-Shoah s'éjectant au-dessus du *no man's land* fut recueilli par un hélicoptère. Quelque temps après, le Kurnass 245, là encore de l'infortunée escadrille 69, fut également abattu et son équipage (Amizi/Yogev) tué.

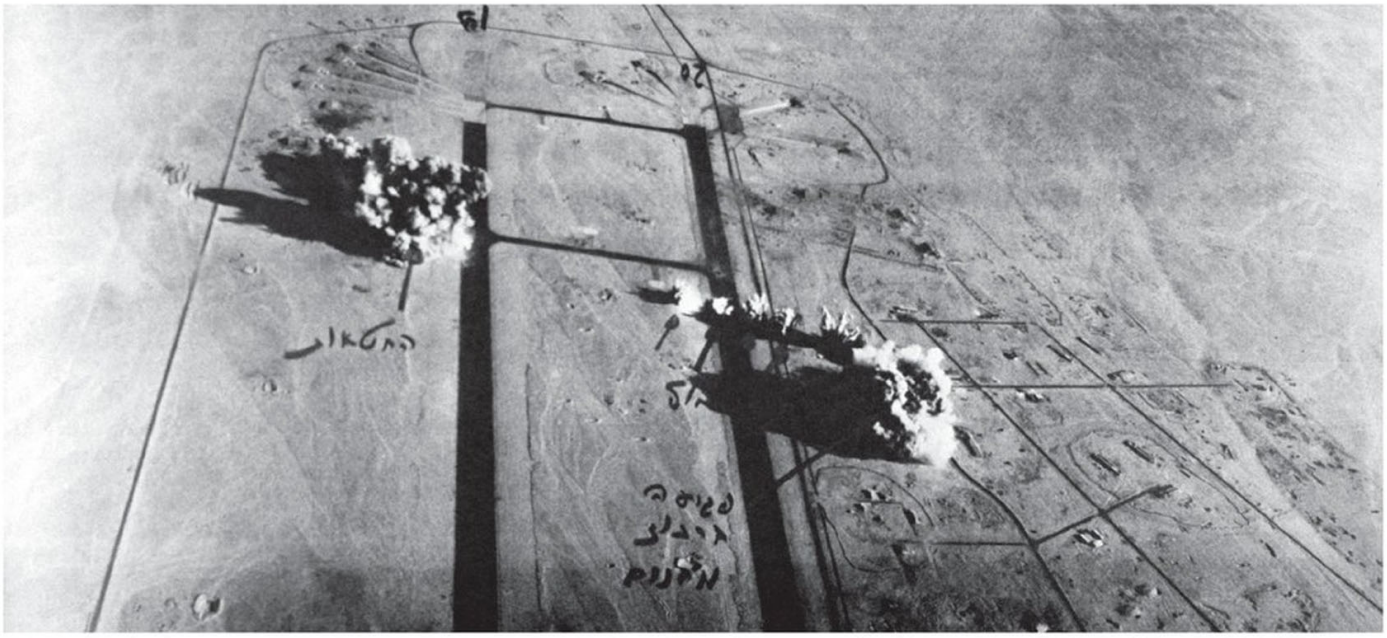
ATTAQUE DE LA BASE DE MANSOURAH

Après les quatre bases aériennes syriennes attaquées le 8 octobre, le commandement de la Heyl Ha'Avir ordonna pour le 9 de frapper les deux bases égyptiennes de Mansourah et de Qatamiya. Chacun des raids devait mettre en œuvre deux escadrilles opérant l'une après l'autre.

La base de Mansourah, dans le delta du Nil, abritait deux escadrilles de MiG-21. L'escadrille 69 attaqua à 06h45 en deux formations de 4 et 8 appareils, suivie par la « 119 » à partir de 07h15 en trois formations totalisant 19 équipages (dont un dut abandonner la mission). Les rapports d'opérations furent assez confus : une formation rendit compte de brouillard, une autre du lancement d'un SA-3, une troisième avoir touché six ou sept avions au sol. Quoi qu'il en soit, les raids se montrèrent extrêmement efficaces : aucun Kurnass ne fut perdu et la base de Mansourah neutralisée pendant six jours !

L'ATTAQUE DE QATAMIYA

Les escadrilles 107 et 201 furent chargées de l'attaque de Qatamiya, base aérienne égyptienne à mi-chemin entre Le Caire et la ville de Suez, abritant une escadrille de MiG-21 et une de MiG-17. Jusque-là, la « 107 » avait été la plus épargnée par les combats, avec certes huit appareils endommagés, mais aucun perdu. De leur côté, les trois autres escadrilles avaient en trois jours perdu pas moins de 13 Kurnass. L'équipage de veille de la « 107 », Gilutz/Yaari, planifia, au cours de la nuit du 8 au 9, les missions du lendemain, la première étant le raid contre Qatamiya. Le pilote Harel Gilutz organisa le briefing et assura la coordination avec l'officier technique de l'escadrille afin d'apprêter au mieux les appareils.



Le Kurnass N° 181, photographié en mai 1973. Son équipage (Gilutz/Yaari) s'en éjecte, le 9 octobre 1973, au retour de son attaque sur la base de Kutamiyah.

De son côté, le navigateur Yossi Yaari préparait le plan de vol, lorsqu'il nota qu'en se conformant aux ordres les formations survoleraient de fortes concentrations de DCA à Wadi Hagoel, un profond canyon courant de la rive occidentale du golfe de Suez jusqu'à Qatamiya. Non seulement les deux hommes préparaient-ils la mission, mais ils en faisaient partie, devant être le septième appareil de la formation à huit de la « 107 ». Leur groupe devait attaquer peu après 07h20, immédiatement précédé d'une première formation à quatre.

C'est Yossi Yaari qui nous relate la mission : « En cours de route, je notai l'artillerie antiaérienne de Wadi Hagoel, toutefois nous l'avons évité. Par la suite, je repérai des SAM, mais nous étions très bas et rien ne se passa. Nous avons effectué notre montée, évité les SAM, bombardé la cible et quitté la zone sans dommage, nous trouvant face à face avec une formation de la « 201 » en approche pour sa passe de bombardement. La règle était de lui laisser place, ce qui nous mit à portée de l'artillerie de Wadi Hagoel. Sur le moment, je fus stupéfait : une telle densité de tirs et d'explosions rouges, oranges et noires tout autour de nous, et personne n'était touché. C'est alors que j'entendis un bruit semblable à celui qu'aurait fait un pot frappé par une cuiller. Nous avions été touchés. Gilutz en rendit compte à Spector, cependant il n'y avait encore rien d'anormal. J'ai alors commencé à sentir le feu, Gilutz monta l'oxygène à 100 %, mais cela ne fut d'aucune aide. J'aperçus la côte, avant que le cockpit ne soit envahi de fumée et m'empêche presque complètement de respirer. L'intercom cessa de fonctionner, et je décidai de nous éjecter tous les deux. Pour ce faire, il me fallait basculer la commande d'éjection sur « équipage ». Je la cherchais à l'aveugle lorsque Gilutz l'activa. L'éjection-surprise me trouva avec les mains plus loin de mon corps qu'elles n'auraient dû être en pareilles circonstances. La dernière fois que j'avais regardé par le cockpit, nous volions bas et je fus donc étonné de me retrouver sous la voile de mon parachute aux environs de 9 000 pieds. Gilutz avait grimpé alors que nous passions la côte. Ma main gauche avait été arrachée, et trois doigts de ma main droite étaient cassés. La douleur était atroce, et je ne pouvais voir Gilutz supposé être proche, le pilote ne pouvant pas éjecter le navigateur seul. Avec mes deux doigts encore disponibles, j'essayai d'activer mon transmetteur d'urgence pour signaler ma position avant de toucher l'eau. Je mis longtemps à rejoindre la surface, presque suffocant. Tout l'équipement d'urgence fonctionna correctement, mais cela me prit environ 15 minutes pour me retrouver sur le radeau de survie. Je signalai à l'hélicoptère de sauvetage que je ne serais pas capable de grimper seul, et il m'envoya un plongeur. À peine étions-nous accrochés au filin que l'hélicoptère fit demi-tour à cause de tirs provenant de la côte égyptienne. À ce moment, j'étais certain que Gilutz avait péri, mais l'hélicoptère le récupéra également. Il apparut que son siège n'avait pas fonctionné. Le pilote était éjecté 0,9 seconde après le navigateur, pour ne pas risquer de brûlures. Gilutz avait essayé d'activer son parachute et s'était brûlé les mains lorsque, au bout d'une demi-minute, son siège s'était finalement activé. Nous ne saurons jamais pourquoi. Ce délai avait fait qu'il était tombé sur la côte. Lorsque je le vis sain et sauf à bord de l'hélicoptère, ce fut le moment le plus heureux de ma vie jusqu'à maintenant. »

Le timing du plan d'attaque de Qatamiya avait été particulièrement serré : les 12 appareils de la « 107 » furent sur la cible à 07h20, et les 12 de la « 201 » à 07h25. À Mansourah, les deux vagues s'étaient succédé à une demi-heure (06h45 et 07h15). Soumise à la pression des événements, la planification en temps de guerre est par essence loin d'être parfaite. Le raid fut néanmoins un succès, la base étant fermée aux opérations pendant les deux jours suivants.

UN FROG À L'ORIGINE D'UNE CAMPAGNE DE BOMBARDEMENTS STRATÉGIQUES ?

Au cours des trois premières nuits de la guerre, la Syrie tira des roquettes sol-sol FROG-7 sur Ramat David. Pendant les deux premières, la base ne fut pas touchée. C'est à 03h35, dans la nuit du 8 au 9, qu'eut lieu le premier impact qui tua un pilote de Skyhawk dans son sommeil. Il a été dit que cette frappe avait si considérablement choqué les responsables de l'IDF qu'elle était à l'origine de l'offensive massive lancée par la Heyl Ha'Avir sur les objectifs stratégiques syriens le lendemain.

Cette interprétation est difficile à accepter, compte tenu de l'approche calme et rationnelle montrée jusque-là par le commandement dans le contexte de crise gigantesque des premiers jours de la guerre, et plus encore au regard des pertes infligées la veille aux bases aériennes arabes, assurément beaucoup plus importantes que celles subies à Ramat David.

En réalité, le cabinet de Défense du gouvernement israélien avait commencé à discuter de l'option des attaques stratégiques lors d'une réunion du 7 octobre. En réponse à la demande du vice-Premier ministre Yigal Alon, Moshe Dayan avait répondu : « Je ne pense pas que ce soit important. Supposons que nous bombardions Damas, je ne pense pas qu'un seul char se retirera du front du Golan. Cela ne les affaiblira pas ni ne les perturbera d'un point de vue logistique… Peut-être pourrons-nous attaquer les réserves d'essence et le réseau électrique, mais rien de plus. » Pourtant, Yigal persista dans ses vues qu'il fallait lancer une campagne de bombardement stratégique, ainsi qu'il l'exprima lors d'une autre réunion le lendemain : « [Le ministre] Haim [Bar-Lev] et moi sommes parvenus à la conclusion que le moment était arrivé d'entamer une nouvelle phase : le bombardement systématique des cibles stratégiques. Damas est proche, et nous pouvons matraquer la station électrique, le terminal pétrolier ou le quartier général syrien ou peut-être l'aéroport international. Il faut frapper fort à Damas, puis ailleurs afin d'ébranler les dirigeants syriens. »

Le 9 au matin, la position de Moshe Dayan avait évolué : « Nous n'avons guère de chance pour le moment de franchir [le canal de Suez] et nous ne devrions pas essayer de refouler [les Égyptiens] […] Nous devrions maximiser notre effort pour sortir la Syrie du conflit […] Les forces sur le Golan se battent bien […] L'action la plus décisive pour le moment est de détruire les forces syriennes […] Je suggère, et demande, l'approbation de bombardements sur Damas. » À la question de Golda Meir quant à savoir s'il s'agissait de bombarder la ville elle-même, Dayan répondit : « Pour briser les Syriens, qui lancent des FROG […] Ce matin, nous avons matraqué des bases aériennes en Égypte. Maintenant, [la Heyl Ha'Avir] va viser Damas, les quartiers généraux, l'électricité. L'objectif est d'en finir avec ce front […] Nous avons déjà attaqué des bases aériennes. Il n'y a plus de cibles majeures en Syrie à part Damas […] Nous avons besoin de votre accord dès maintenant. »

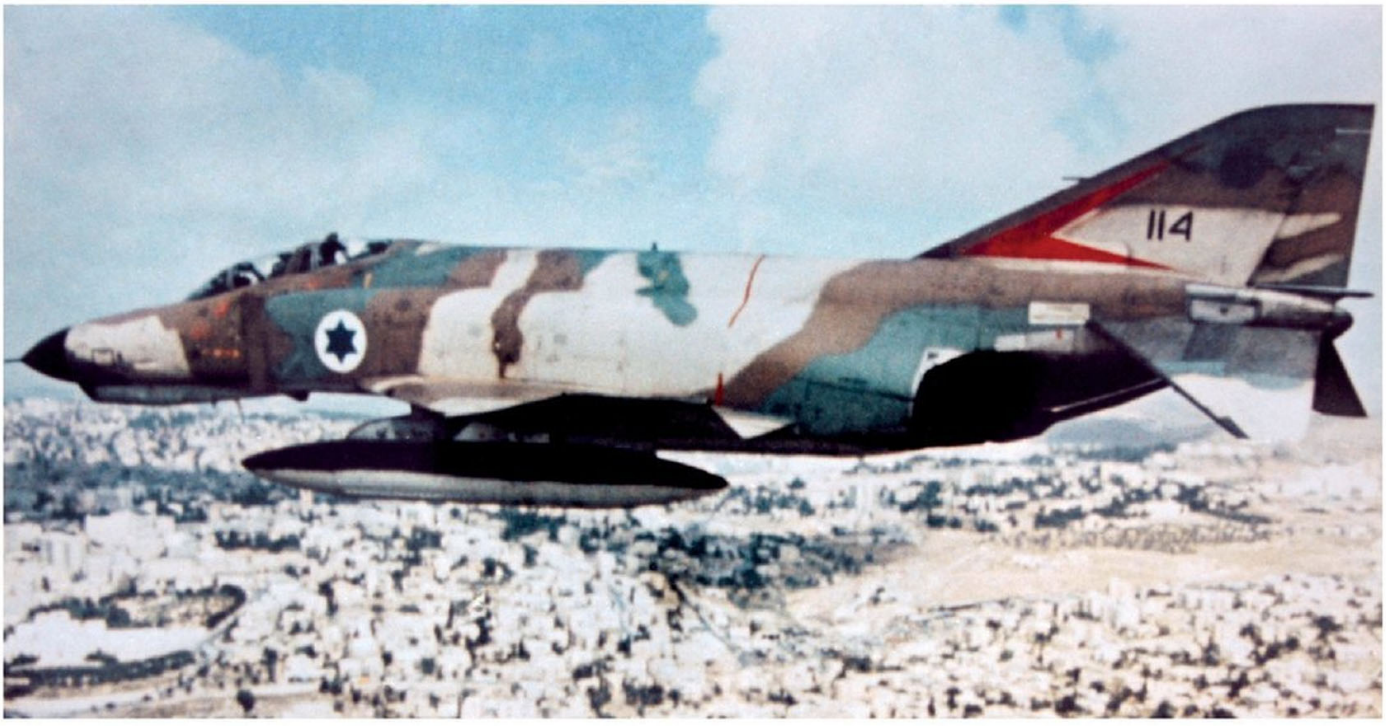
▲ Sur cette photographie, on distingue, de haut en bas, désignés au crayon-feutre : le quartier général des forces aériennes, le ministère de la Défense et le Grand quartier général syrien.

◥ Le Grand quartier général à Damas sous le feu israélien, le 9 octobre 1973.

À l'issue de discussions animées, le Premier ministre approuva la demande de bombarder le grand quartier général syrien à Damas. L'objectif n'était pas de punir les Syriens pour leurs lancements de FROG, mais bel et bien de lancer un raid à objectif militaire susceptible de changer le cours de la guerre.

Trois escadrilles de Kurnass reçurent l'ordre de frapper le commandement syrien à Damas. Le plan prévoyait un vol au nord, à travers le Liban et la Syrie, avant de virer au sud pour aborder la capitale par son côté le moins bien défendu, tout au moins l'espérait-on. Trois formations de huit appareils devraient emprunter la même route, celle de l'escadrille 119 attaquant à 11h30, celle de la « 107 » à 11h45 et celle de la « 69 » achevant le raid à 12h00. Or, la météo au-dessus du Liban était nuageuse et la visibilité mauvaise à basse altitude. N'ayant comme option que de voler au-dessus des nuages, et s'exposer aux SAM, ou de voler bas, et risquer de heurter les montagnes libanaises, le chef de l'escadrille 107 décida de renoncer à la mission et fut suivi dans ce choix par l'escadrille 69. De fait, seuls les appareils de la « 119 » attaquèrent l'objectif désigné à Damas.

▼ Le Kurnass N° 114 (119e escadrille) vole au-dessus de Jérusalem en mai 1973. Il est perdu le 9 octobre suivant : son pilote, Dov Shafir, est tué, et son navigateur, Jacob Yaakobi, tombe aux mains de l'ennemi et est détenu en Syrie.



Les défenses de la capitale syrienne prélevèrent un lourd tribut sur les assaillants. Le Kurnass 114 fut abattu, son pilote Dov Shafir tué et son navigateur Jacob Yaakobi capturé. Le Kurnass 152 fut sévèrement touché, mais l'équipage Afek/Peri parvint à le ramener à Ramat David. Les sources syriennes firent état de dégâts collatéraux considérables, 26 civils tués et 117 blessés. Néanmoins, ils ne révélèrent jamais les résultats militaires de l'attaque. Si ce ne fut pas le « tournant » envisagé par le chef d'état-major de l'IDF David Elazar, ce fut certainement un bombardement dévastateur qui fit forte impression sur le commandement syrien.

Ce bombardement sur Damas n'était que le premier d'une véritable offensive stratégique contre la Syrie. L'escadrille 119 attaqua les raffineries de Homs à 12h14, et la « 201 » frappa la station électrique de Hamah à 12h15. À 13h40, le porte-parole de l'IDF communiqua : « Pour répondre aux tirs FROG contre les colonies au cours des trois derniers jours [...] l'aviation a attaqué des cibles stratégiques en Syrie. Le quartier général des forces armées syriennes et celui de l'armée de l'Air, ainsi que des raffineries et une station électrique ont été visés. Une station radar au sommet du Jabel Baruch, au Liban – opérant au profit des forces syriennes – a également été frappée. »

La campagne de bombardements stratégiques contre la Syrie se prolongea jusqu'au 16 octobre 1973 et fit l'objet de 103 sorties de la part des Kurnass. Israël affirma que la production électrique syrienne avait été réduite de moitié, de même que ses stocks de carburant.

▲ Attaque du 10 octobre 1973 sur Abu Hammad. Les attaques israéliennes rendent la base égyptienne inutilisable pendant les cinq jours suivants.

DU 4e AU 5e JOUR

Tout au long du 9 octobre, les Kurnass effectuèrent d'autres missions de toutes sortes sur les différents fronts : une batterie syrienne SA-2 fut détruite par l'escadrille 69 ; une station radar syrienne fut attaquée par la « 201 » ; la « 107 » assura l'appui aérien dans le Sinaï, frappa à nouveau les ponts sur le Canal. C'est lors d'une de ces missions que le 215 connut une grave défaillance de son système hydraulique. L'équipage Peled/Lerner s'éjecta au-dessus du Sinaï, avant que l'appareil n'explose en vol.

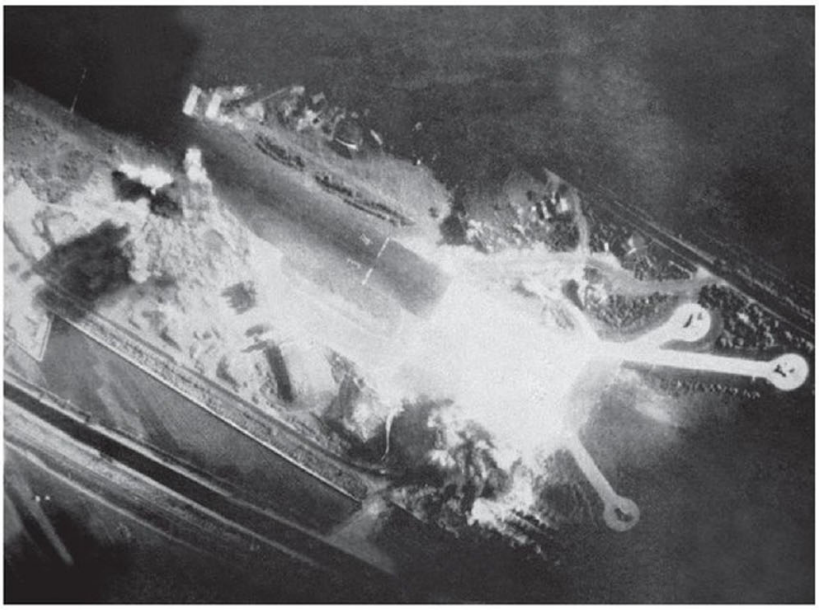
Trois Kurnass avaient donc été perdus au cours de la journée, portant à cette date le total à 16, pour aucune victoire enregistrée. Pendant la nuit pourtant, une paire de la « 119 » opéra une intrusion au-dessus de la Syrie, à la recherche de la force expéditionnaire irakienne que l'on pensait en route pour le front du Golan. Des MiG syriens tentèrent une interception, et l'un d'eux (un MiG-19 ou un MiG-21) fut abattu par un AIM-7 tiré par l'équipage Afek/Zeevi.

Le 10 octobre, l'IDF poursuivit sa contre-offensive sur le Golan, avec pour objectif de conduire la Syrie hors du conflit. Le front du Sinaï était alors beaucoup plus statique. La Heyl Ha'Avir sembla d'abord, au cours de cette journée, en décalage avec ces priorités en poursuivant ses raids massifs contre les bases aériennes égyptiennes : les escadrilles 69 et 119 attaquèrent Quwaysna et les « 107 » et « 201 » la base d'Abu Hammad.

QUWAYSNA – Cette base sur le delta du Nil, 110 km à l'ouest d'Ismailiya, abritait deux escadrilles de chasseurs irakiens. Le plan qui avait si bien marché à Mansourah fut repris, mais avec un timing beaucoup plus serré :

– Escadrille 69 en tête à 08h05 ; première formation à quatre (Gat/Primor leader) avec des munitions à fragmentation ; seconde formation à quatre bombardant les pistes. Le Kurnass 195 (Zait/Gavish) fut endommagé, mais parvint à rentrer sur un seul moteur.

– Escadrille 119 derrière à 08h08 ; 12 appareils (11 en réalité, l'un étant forcé d'abandonner) en trois formations de quatre. Le délai très court entre les vagues rendait inutile une nouvelle frappe



▲ La base aérienne de Quwaysna, le jour de l'attaque du 10 octobre 1973. Elle va rester inopérationnelle pendant 5 jours et demi.

de neutralisation des défenses antiaériennes. Les trois formations attaquèrent à la fois les pistes et les infrastructures. Malgré quelques tirs défensifs, tous les avions rentrèrent à Tel Nof.

La mission fut un plein succès, outre un chasseur irakien apparemment détruit au sol, la base fut rendue inactive pendant plus de cinq jours.

ABU HAMMAS – Base de MiG-21 également située sur le delta du Nil, à environ 50 km à l'ouest de Quwaysna.

- Escadrille 201 en tête à 08h06 en trois formations.
- Escadrille 107 en seconde vague à 08h08 en deux formations.

À l'exception de la formation de tête de la « 201 » chargée de neutraliser les défenses antiaériennes avec des munitions à fragmentation, toutes les autres armées de bombes M-117 et Mk 82 devaient attaquer les installations, pistes et abris en dur. De la même façon que le raid de Quwaysna, l'un des appareils de la formation de tête fut touché, mais parvint à rentrer sur un moteur, cette fois à Hatzor. Tous les autres avions rallièrent sains et saufs, excepté un de la « 201 », légèrement endommagé après avoir heurté un vol d'oiseaux. La base avait été dévastée : deux abris détruits et arrêt des opérations pendant cinq jours.

DU SUD AU NORD

Au même moment, les Syriens durement pressés sur le Golan augmentaient leur taux de sorties pour mener des frappes aériennes contre les troupes israéliennes : 11 raids furent signalés entre 06h00 et 10h00 du matin, chacun composé de quatre à huit avions d'attaque escortés de MiG-21. Dans plusieurs cas, et compte tenu du front mouvant, ces interventions frappèrent leurs propres troupes et d'autres furent interceptés par la Heyl Ha'Avir, dont il fut décidé de concentrer l'effort dans cette zone pour le reste de la journée. Une paire de Kurnass de l'escadrille 69 en QRA intercepta depuis Ramat David l'un de ces raids, au moment où le reste de l'escadrille opérait au-dessus de Quwaysna. L'équipage Ara/Eadan fut crédité d'une victoire contre un MiG-17.

Mais la meilleure façon de soutenir le front du Golan restait bel et bien de neutraliser les bases aériennes syriennes, et ce fut la mission suivante des Kurnass.

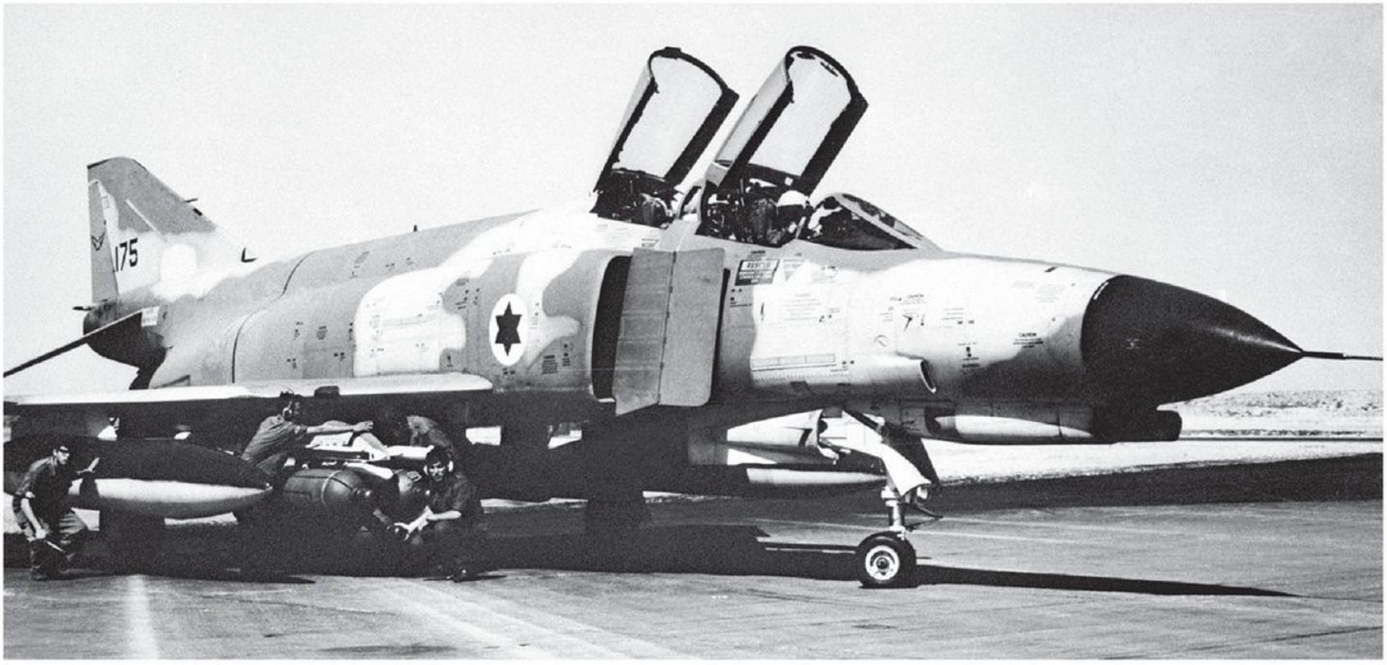
ATTAQUE DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE DAMAS

Les escadrilles syriennes n'étaient normalement pas basées sur l'aéroport international de Damas, situé au sud de la capitale et à seulement 70 km de la frontière du Golan. Au fil des jours de guerre, la Heyl Ha'Avir commença cependant à y détecter le déploiement d'unités de Su-7 et de Su-20 qui opéraient des sorties d'appui aérien au-dessus du Golan.

Les escadrilles 69 et 201 reçurent pour mission d'attaquer l'aéroport en un bombardement massif, suivant un schéma comparable aux raids si efficaces de la veille et de la matinée. La « 69 », en trois formations de quatre appareils, devait attaquer à 14h10, suivie de près par deux groupes de la « 201 ». Huit MiG-21 tentèrent de contrecarrer ce plan en interceptant le dernier groupe de l'escadrille 69. Le reste de la formation vira de bord pour se joindre au combat au lieu de poursuivre vers l'objectif, une décision controversée. Isaac Gat : « J'étais numéro 3 dans la troisième formation. Juste après avoir viré vers Damas, l'un des navigateurs cria « MiG ». L'un d'eux attaquait mon ailier. Je me précipitai pour manœuvrer juste derrière lui.

◣ Le Kurnass N° 495 (69e escadrille) RF-4E au temps où il a été provisoirement renommé « 195 ». Cette photographie de décembre 1971 le montre à Hatzerim, dans un atelier de maintenance. Il a été plusieurs fois endommagé durant l'attaque de la base aérienne de Quwaysna du 10 octobre 1973, à tel point que son équipage (Zait/Gavish) n'a pu le ramener à Ramat David que sur un seul réacteur.

▼ 10 octobre 1973 : la 107e escadrille lance cinq paires de Kurnass, entre 11 heures et midi, sur la 3e armée égyptienne. Ici, le Kurnass N° 175 de l'équipage Spector/Kamai.



▲ Le Kurnass N° 105 de l'équipage Agmon/Wittmann photographié en février 1971. Il fera partie du fer de lance de l'attaque contre l'aéroport international de Damas le 10 octobre 1973.

À 200 mètres, je m'apprêtai à pousser le bouton de feu lorsque le pilote s'éjecta. »

Seul le deuxième groupe, dirigé par le chef de l'escadrille 69 Yoram Agmon, arriva assez vite pour se joindre au combat : « Nous volions cap au nord, bas au-dessus de la mer, et gardions le silence radio. Alors que nous approchions du point où nous virerions à l'Est, le contrôle radar rompit le silence pour nous demander si l'un d'entre nous volait avec un transpondeur IFF (Identification Friend or Foe ; ami-ennemi) allumé. Je suspectai alors que nous étions traqués par l'ennemi, ce sujet avait déjà été abordé récemment en briefing. Nous virâmes à l'est et, peu après, volions au-dessus de la côte tout en grimpant pour franchir les montagnes du Liban, quand le groupe de queue rendit compte de la présence de MiG. Ils étaient derrière et si près que le groupe largua ses charges externes – sauf le numéro 4 qui n'y parvint pas – et vira violemment pour affronter les MiG. Le tableau me paraissait inquiétant, les MiG ayant l'avantage et se trouvant derrière les deux ailiers et à portée de tir… Effrayé à l'idée de perdre un équipage, j'ordonnai à mes formations de lâcher leurs bombes et de se retourner contre les MiG pour renverser l'équilibre des forces… Nous n'avons pas poursuivi notre mission, et cette décision m'ennuie jusqu'à aujourd'hui : ai-je eu raison ? Avec le recul, je ne pense pas avoir pris la bonne décision. Le Phantom a prouvé maintes et maintes fois qu'il pouvait se défendre seul face à un ennemi considéré comme supérieur. L'image que je vis alors, le numéro 4 attaqué avec tout son chargement de bombes, et ma peur, en tant que chef d'escadrille, de perdre un équipage au-dessus d'un territoire hostile avaient eu raison de ma logique et de mon sang-froid. »

Les groupes de l'escadrille 201 ne furent pas interceptés par les MiG, mais eurent à faire face à la puissante défense antiaérienne de la capitale syrienne. Chacune parvint à effectuer sa mission, et malgré deux appareils endommagés par la DCA, tous rentrèrent. Au retour, l'équipage Gurion/Amitay aperçut un groupe de MiG-21, mais les deux formations s'ignorèrent mutuellement, les réserves de carburant des Kurnass s'épuisant. Peut-être les MiG étaient-ils dans la même situation ou ne détectèrent-ils simplement pas les appareils israéliens.

Au final, la première véritable attaque massive sur une base aérienne de Syrie fut une déception. Les cibles principales n'avaient pas même été engagées, et si les cibles secondaires avaient été atteintes, l'effet de ces frappes demeurait très limité. L'aéroport international de Damas continua à lancer des avions d'attaque contre l'IDF sur les hauteurs du Golan.

BASE AÉRIENNE DE BALY

Les escadrilles 107 et 119 reçurent l'ordre d'attaquer la base aérienne de MiG-17 de Baly, au sud de Damas et à une soixantaine de kilomètres du front du Golan, à partir de 16h30. Dans le même temps, deux raids secondaires furent organisés : une formation de quatre appareils de la « 107 » fut chargée de frapper la base de Khalkhalah abritant des MiG-21 et un groupe de la « 201 » l'aéroport d'Halab, terminal du pont aérien d'urgence organisé par les Soviétiques en Syrie [8]. La première opération devait rendre inopérante la base de Baly le plus longtemps possible, soulageant d'autant le front du Golan, tandis que la seconde était en charge de la neutralisation des MiG-21 susceptibles d'intercepter les Kurnass.

[8] Face à l'usure matérielle subie par les belligérants en quelques jours, Américains et Soviétiques mirent rapidement en place des ponts aériens pour compenser les pertes de leurs alliés respectifs (NdT).

Les MiG, particulièrement actifs, parvinrent toutefois à intercepter toutes les formations d'attaque : au-dessus de Khalkhalah, l'un d'eux endommagea d'un tir de missile le Kurnass 107, qui réussit cependant à rentrer à sa base. À Baly, seule la formation de tête de la « 119 » chargée de neutraliser les défenses antiaériennes arriva sur l'objectif, les deux groupes de bombardement étant obligés d'interrompre leur mission et de larguer leurs charges pour affronter les intercepteurs. Dans le combat aérien qui s'ensuivit, un Kurnass fut endommagé (mais parvint à rentrer), tandis qu'un MiG engagé par l'équipage Mlnik/Sagi perdit le contrôle et s'écrasa sans avoir été touché. Les groupes de l'escadrille 107, intervenant en seconde vague, réussirent à attaquer la cible, mais manquèrent de précision. Ils furent à leur tour interceptés par les MiG. Naphtali Maimon, numéro 2 dans la deuxième formation, évoque cette mission : « En fin d'après-midi, nous volions vers l'ouest face au soleil, ce qui fait que la visibilité était particulièrement mauvaise lorsque nous avons amorcé notre manœuvre. Nous venions de lâcher nos bombes quand [mon navigateur] Poleg cria « *break* ». Je cabrai l'avion de façon si violente que l'intercom cessa de fonctionner – panne typique lors d'une montée à plus de trois ou quatre G.

▼ Yoram Agmon (à gauche), commandant la 69e escadrille, et le chef des forces aériennes israéliennes, Benjamin Peled (à droite), photographiés au cours de la visite de ce dernier à l'escadrille durant la guerre du Kippour.

Je vis alors un MiG nous dépasser. Je basculai la commande MAMA [en configuration air-air], mais autant que je me souvienne je ne m'affolais pas. Il n'était pas temps. Tout se passa très vite, 20 secondes entre le moment où j'avais vu le MiG et celui où je lançai un missile. Me positionnant dans la queue du MiG, il me fut d'abord impossible de tirer comme il avait pris en chasse le Kurnass d'Uri Bakal, tous deux volant plus vite que moi. Il finit par dégager – peut-être après avoir tiré – et fut seul dans ma ligne de mire, à plus de 1 500 mètres. Je lançai mon AIM-9D au jugé faute d'avoir verrouillé au radar… Le missile vola longtemps, probablement 10 ou 15 secondes, et j'avais presque perdu espoir lorsqu'il y eut une explosion. Tout fut finalement simple : nous venions d'attaquer la base aérienne, avec peu de succès je crois ; j'ai vu un MiG, pointé mon nez vers lui, attendu, tiré. »

▼▼ Le Kurnass N° 210 (107e escadrille) de l'équipage Spector/Erel arbore son code temporaire 110, attribué pendant la guerre du Kippour. Il est photographié dans l'atelier de maintenance de Hatzerim le 10 octobre 1973, jour de l'attaque contre la base aérienne de Baly, qui voit le 210 livrer un duel contre un MiG-21 syrien.

▼ Le Kurnass N° 222 du tandem Maimon/Poleg (107e escadrille). Cette photographie a été prise au cours des préparatifs d'une mission contre Baly le 10 octobre 1973, qui voit l'équipage crédité d'une victoire contre un MiG-21. L'appareil porte encore, à ce moment, le numéro provisoire 122.

Spector confirma la victoire de Maimon ayant vu le missile toucher et l'éjection du pilote du MiG. Avec son navigateur Erel, il entra à son tour en combat avec un autre MiG, tout en ordonnant au reste de l'escadrille de désengager pendant que lui poursuivait son duel en arrière. C'était là une attitude rigoureusement contraire à ce que le chef d'escadrille Spector aurait attendu de ses propres hommes, à qui on ne cessait de répéter qu'un retour sain et sauf valait bien mieux qu'une prise de risque inconsidérée pour assurer un succès personnel. Trois manœuvres en ciseaux poussèrent le MiG et son pilote aux limites de leur résistance, ainsi que l'avait anticipé le très expérimenté Spector : le MiG décrocha brusquement, tomba en vrille et s'écrasa. Au dernier moment, le pilote s'était éjecté, mais hélas, son parachute ne s'était pas entièrement ouvert.

DU 5e AU 6e JOUR

Au total, les attaques de la Heyl Ha'Avir contre les bases aériennes syriennes le 10 octobre 1973 ne furent pas un succès éclatant, tout particulièrement en les comparant à celles effectuées en Égypte. Certes, aucun Kurnass n'avait été perdu – c'était la première journée sans perte depuis le début de la guerre et c'était une excellente chose pour le moral des équipages – et trois victoires remportées, mais l'aéroport de Damas n'avait pas été fermé du tout et celui de Baly pendant six heures seulement. Le soleil se coucha à 17h16, et l'activité nocturne se limita à quelques missions de patrouille sans incident notable.

Au matin du 11 octobre, la contre-offensive de l'IDF au Golan avait permis de rétablir la ligne de front d'avant-guerre et devait se poursuivre sur le territoire syrien, avec pour objectif Damas. Le front égyptien demeurait statique et la force expéditionnaire irakienne toujours en route pour le Golan. Les missions assignées à la force de Kurnass seraient ce jour-là d'ampleur modeste, mais particulièrement diversifiées : opérations contre les bases aériennes syriennes et égyptiennes pour minimiser l'activité aérienne arabe, raids contre les batteries de SAM sur l'axe de progression des forces israéliennes au Golan, ou encore attaques stratégiques et d'appui aérien sur les deux fronts.

NOUVEAUX RAIDS SUR LES BASES SYRIENNES

L'heure H de la nouvelle offensive sur les bases aériennes de Dumayr, Khalkhalah, Saikal et Baly avait été fixée à 07h15, chacune étant attaquée par une escadrille déployant de quatre à huit Kurnass. Les trois premiers raids destinés une fois encore à neutraliser les MiG-21 furent un succès. Seuls les appareils de la « 107 » attaquant Saikal furent interceptés, mais avec pour seul résultat un MiG envoyé au tapis « sans arme ». Baly, base des MiG-17, fut neutralisée pendant 12 heures après le raid de l'escadrille 119. Enfin, une fois la couverture de MiG-21 neutralisée, à 07h30, deux groupes de l'escadrille 107 (2 et 3 Kurnass) avaient reçu pour mission d'attaquer la base de Dama–Elmaza abritant des MiG-17. Le raid s'effectua sans incident, neutralisant la base pendant neuf heures.

Au final, la fermeture provisoire de Baly et d'Elmaza remplissait l'objectif principal de la Heyl Ha'Avir sur ce front : l'IDF serait quasiment libre de ses mouvements au Golan pendant toute la journée.

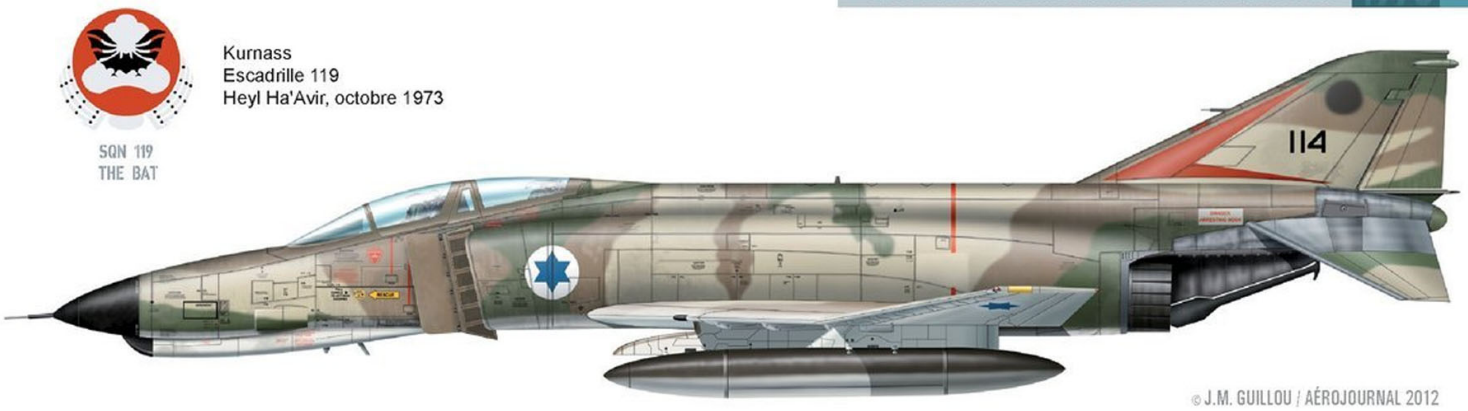
ATTAQUE DE SALHIYA

Outre les bases syriennes, celle de Salhiya, en Égypte, au nord-ouest d'Ismailiya et à 30 km du canal de Suez, figura également parmi les objectifs de la journée. L'escadrille 201 fut chargée du raid avec deux formations à quatre selon le schéma désormais classique : premier groupe (DOG) pour neutraliser les défenses antiaériennes, et second groupe pour mettre les pistes hors-service à coups de bombes M-117.

La mission se passa de façon singulière. D'abord, le groupe DOG d'Eitan Peled fut intercepté par les MiG, dont un s'écrasa « sans arme ». Un second, touché à de multiples reprises, fut attribué à Peled

◢ Al Mazzeh, le 11 octobre 1973 : la 107e escadrille frappe. Au premier plan, on distingue l'explosion des bombes à fragmentation sur les emplacements de DCA, et, à l'arrière-plan, l'explosion des bombes qui endommagent la piste et les aires de circulation.

▼ La 69e escadrille attaque une batterie de missiles SAM syrienne le matin du 11 octobre 1973.



Kurnass
Escadrille 119
Heyl Ha'Avir, octobre 1973

© J.M. GUILLOU / AÉROJOURNAL 2012

lui-même, pour qui c'était la cinquième victime et le hissa au rang de quatrième as sur Kurnass. Pourtant, le second groupe, ignorant que DOG n'avait pu remplir sa mission et donc laissé les défenses antiaériennes intactes, attaqua Salhiya comme si de rien n'était et neutralisa la base pendant vingt-quatre heures sans subir de pertes. Ce fut, dans ces conditions particulières, un véritable succès.

ATTAQUES STRATÉGIQUES

La campagne de bombardements stratégiques avait été déclenchée contre la Syrie le 9 octobre. Les frappes concernaient des objectifs – ponts, stations électriques, raffineries, postes de commandement, stocks de carburant, ateliers de maintenance – généralement moins défendus que des cibles purement militaires, telles les bases aériennes. De ce fait, chaque raid comprenait généralement deux groupes : une formation d'attaque en tête et une de couverture contre les intercepteurs plus en arrière.

[9] Nicolle David et Tom Cooper, *Arab MiG 19 and MiG 21 units in combat*, Osprey Publishing 2004, pp. 4 et 43

▼▼ Le Kurnass N° 120 (« 620 ») de la 201e escadrille décolle de Hatzor pour une mission sur Salhiya au cours de la guerre du Kippour, le 11 octobre 1973. Son équipage (Peled/Talmon) est crédité d'une victoire contre un MiG-21.

◣ Le Kurnass N° 173 (« 673 ») de la 201e escadrille décolle de Hatzor durant la guerre du Kippour dans une configuration de combat air-air : quatre missiles AIM-9, deux AIM-7, une nacelle de brouillage et trois réservoirs additionnels. Il tombe victime d'un engagement aérien au-dessus de l'Égypte le 11 octobre 1973.

Ce fut sur ce mode que l'escadrille 69 effectua, au cours de la journée, une sortie contre un dépôt d'essence en Syrie. La mission fut un succès, avec la destruction de 20 réservoirs stockant 55 000 tonnes de carburant, mais, au retour, des tirs antiaériens au-dessus du Liban touchèrent le Kurnass 105 (Arad/Primor) menant la formation, obligeant l'équipage à s'éjecter. Il fut capturé et resta prisonnier de guerre au Liban jusqu'en décembre 1973.

Ce fut également au cours de cette journée qu'eut lieu l'une des rares frappes stratégiques dans la profondeur du territoire égyptien. L'objectif était de détruire un pont près de Banha, sur le delta du Nil, de façon à désorganiser les lignes de communication égyptiennes. L'escadrille 201 fut chargée de l'opération, avec un groupe d'attaque (indicatif LIONCUB) et un groupe de couverture (indicatif CRAB). Le bombardement s'effectua sans incident, et c'est lors du retour qu'apparurent les MiG-21 d'interception. LIONCUB désengagea immédiatement, laissant CRAB les affronter. CRAB2, le Kurnass 173 d'Ophir et Cohen, fut abattu et son équipage tué. CRAB4, le Kurnass 140 (Hayun/Arad), subit le même sort, mais l'équipage parvint cette fois à s'éjecter, tout comme le pilote du MiG victorieux, pour une raison inconnue.

Bien que la littérature occidentale consacrée à l'aviation égyptienne ignore cet épisode, il est probable que celui-ci corresponde au récit évoquant le pilote Mohamed Adoub le 14 octobre 1973 [9] : « Mohamed Adoub abattit un Phantom II, mais son MiG fut endommagé du fait de sa proximité de l'explosion. Les Israéliens et Mohamed s'éjectèrent tout près les uns des autres, et un fermier local manqua de tuer le pilote du F-4. » En effet, une fois au sol, Kobi Hayun fut gravement blessé d'un coup de fourche asséné par un paysan égyptien.

DU 6e AU 7e JOUR

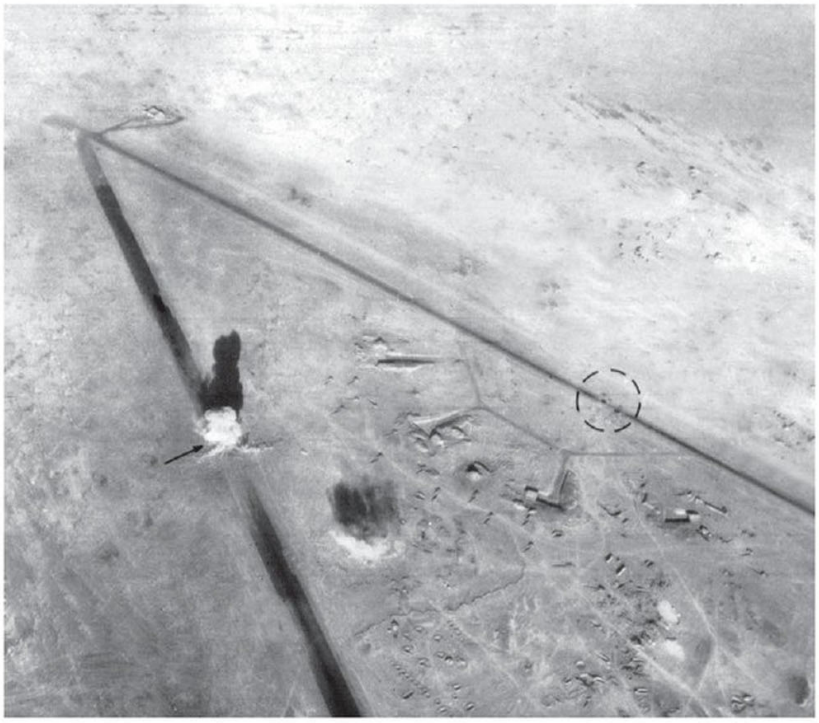
Le 11 octobre, les Kurnass assurèrent donc nombre d'opérations d'ampleur limitée, mais dont l'effet cumulé fut loin d'être négligeable. Les trois pertes subies portaient le nombre total à 19 appareils depuis le début de la guerre. La nuit fut calme, laissant pour l'essentiel les équipages au repos.

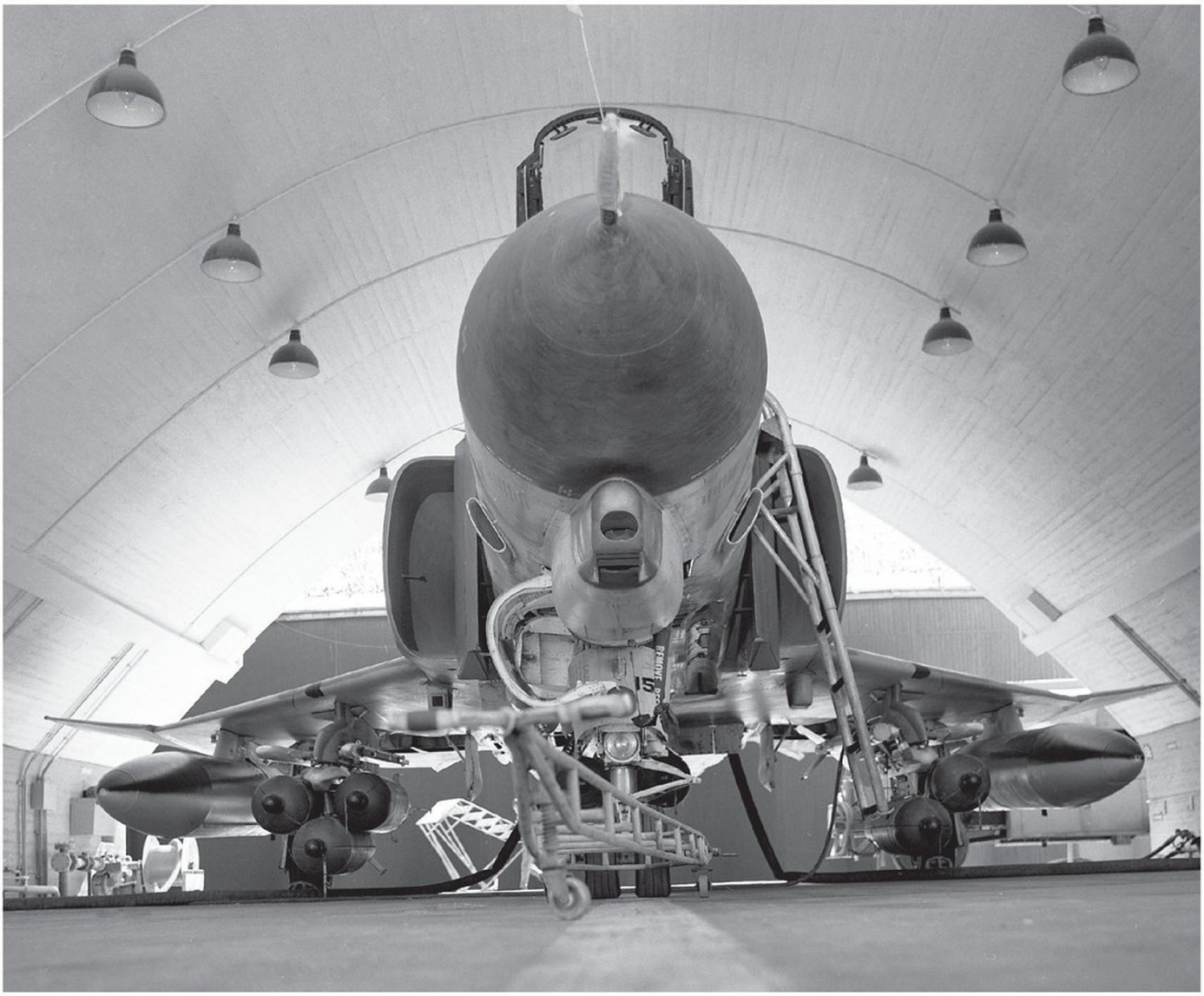
Les plans de l'IDF pour le 12 octobre prolongeaient ceux de la veille : tenir les positions en Égypte et continuer à pousser en direction de Damas sur le front Nord. Dans ce cadre, le rôle principal des Kurnass était une fois encore de s'en prendre aux bases aériennes syriennes afin d'isoler le champ de bataille du Golan de toute menace aérienne.

ATTAQUE MATINALE DES BASES AÉRIENNES

Pas moins de sept bases figuraient au menu des escadrilles au matin du 12 octobre, l'heure H pour les différents bombardements étant fixée entre 06h23 et 07h15. L'escadrille 107 devait ouvrir le bal sur Damas/Elmaza et ses trois escadrilles de MiG-17, mais ne put accomplir sa mission, comme le relate Ran Goren :

« Je pris la tête d'une formation à quatre, et nous suivîmes la route habituelle vers Damas, à travers le Liban, à l'ouest du mont Hermon, pour éviter les radars, puis tournant à l'est pour franchir les montagnes et enfin descendre dans le bassin de Damas. Nous devions voler bas et à vitesse réduite du fait de notre chargement de dix bombes, un unique missile air-air assurait l'autodéfense et seulement deux réservoirs externes. Cela nous exposait aux tirs des Palestiniens au Liban, mais nous en avions l'habitude. Deux minutes après la frontière libanaise, l'appareil commença à vibrer et les instruments à devenir fous. La pression hydraulique tomba à zéro. Nous avions perdu un moteur, et l'autre était tombé à 90 % de sa puissance. Je commençai à paniquer et grimpai pour gagner en altitude ce que je perdais en vitesse. J'ordonnai au numéro 3 de continuer sur Elmaza et déclinai l'offre d'escorte de mon numéro 2. J'étais incapable de maintenir l'altitude sur un seul moteur défaillant et fournissant une poussée de 50 %. J'ai su qu'il nous faudrait nous éjecter rapidement, et mon seul espoir était de franchir la frontière d'Israël avant. Juste à la frontière, je vis un hélico en mission de guerre électronique et demandai au contrôle de le diriger sur moi pour nous secourir. Le manche répondait difficilement, et j'avais le plus grand mal à maintenir l'assiette. Lorsque, à 1 200 pieds, l'avion commença à rouler, il fut temps de s'éjecter avant de perdre totalement le contrôle. L'intercom était HS, mais mon navigateur Micha Oren avait entendu la communication radio et se préparait à l'éjection. Tout se passa





bien, et nous nous retrouvâmes bientôt sous nos parachutes au-dessus d'un petit village. Nous vîmes que tous les gens des villages alentours se rassemblaient pour féliciter les deux héros tombés du ciel. Une fois au sol, nous avons constaté qu'il n'y avait que des femmes, tous les hommes étant mobilisés. Elles nous accueillirent avec de l'eau et des gâteaux. J'enlevai mon casque comme si je venais juste de rentrer d'un vol de routine. Cinq minutes après, l'hélicoptère arriva pour nous conduire à Ramat David d'où un Cessna nous ramena à Hatzerim. Nous rentrâmes à la base à l'heure approximative prévue pour la fin mission, comme si rien ne s'était passé. »

Tandis que Goren et Oren s'éjectaient du Kurnass 251 au sud de Tiberiade, les trois autres appareils du groupe ARMCHAIR ayant consommé trop de carburant pour se regrouper avaient abandonné la mission. Elmaza ne fut pas attaquée.

À 06h50, venait le tour de Damas International, Dumayr, Khalkhalah, Nazariya et Saika, toutes ces bases devant être frappées simultanément.

L'escadrille 69, chargée de Nazariya et Dumayr, obtint de maigres résultats : la première fut neutralisée seulement trois heures et la seconde ne fut pas attaquée, les Kurnass ayant été interceptés. L'équipage Agmon/Wittmann se consola en abattant un MiG-17. L'escadrille 107 qui prenait en charge Saikal parvint à bombarder et engagea les MiG de protection : l'un d'eux s'écrasa tout seul et un second – selon la Heyl Ha'Avir, un irakien – fut abattu par l'équipage Egozy/Erel.

▲ Le principal type de bombes emporté par le Kurnass lors des missions air-sol est la bombe à fragmentation CBU.

◤ L'équipage du Kurnass N° 151 Goren/Oren, de la 107e escadrille, s'en éjecte le 12 octobre 1973, alors qu'il vole vers la base d'Al Mazzeh. (Photographie prise en mai 1973).

◀ La base aérienne de Saikal sous le feu de la 107e escadrille, le 12 octobre 1973.

◀◀ Ran Goren raconte à ses frères d'armes de la « 107 » la façon dont il s'est éjecté de son 151, après son retour à l'escadrille le 12 octobre 1973. Goren repartira en mission le 16 octobre suivant.

Saikal ne fut neutralisée que pendant trois heures. Enfin, l'escadrille 201 attaqua l'aéroport international de Damas, abattit un MiG, mais ne provoqua que peu de dégâts. La base était de nouveau active dès 10h40. À Khalkhalah, en revanche, elle obtint de meilleurs résultats : la base fut neutralisée pendant vingt-quatre heures.

Le septième et dernier raid de cette attaque générale contre les bases syriennes eut lieu à 07h15, lorsqu'un groupe de quatre appareils de la « 119 » bombarda la piste de Baly, après avoir évité quelques SA-3. La base fut fermée à l'activité aérienne pendant six heures.

UNE PROMENADE DE SANTÉ

Dans le cadre de la campagne stratégique, la « 201 » fut chargée de lancer une paire de Kurnass pour détruire un pont ferroviaire afin de perturber le ravitaillement syrien *via* les ports libanais. Moshe Koren relate l'épisode : « Cette mission devait être une promenade de santé. Pas d'artillerie antiaérienne autour de la cible, pas de batteries de SAM, et c'était loin des bases aériennes syriennes. En volant au-dessus du Fatachland [territoire tenu par le Fatah palestinien NdT] au Liban, j'eus soudain l'impression que le jet venait de s'encastrer dans un mur de pierre. J'avais deux indicateurs de feu par moteur, le premier sur le réacteur, le second sur la postcombustion…

Kurnass
Escadrille 69
Heyl Ha'Avir, octobre 1973

SQN 69
THE HAMMERS

© S. BRADIĆ / AÉROJOURNAL 2012

Je shuntai le moteur gauche et la postcombustion droite et décidai de ne pas m'éjecter au-dessus du Fatachland et pointai le nez de l'avion vers le ciel. Je pensais mourir et vis ma vie entière défiler devant mes yeux. Le jet grimpa doucement et, à 10 000 pieds, je constatai pouvoir le contrôler. Je mis le cap au nord vers la base libanaise de Rayak, où je pensais être mieux traité qu'aux mains de l'OLP. Mon leader m'escortait, guettant les avions ennemis et rendant compte de notre situation. Au-dessus de Rayak, je perdis le contrôle et commençai à tomber en vrille. Je dis à mon navigateur de se préparer à l'éjection, mais récupérai l'avion vers les 5 000 pieds. Je mis le cap à l'ouest vers la Méditerranée. Mon leader parvint à me calmer : « *tu as une petite fuite de carburant* » me dit-il, alors que le jet lâchait un énorme nuage de fumée. Le vol jusqu'à la mer proche me parut une éternité, mais en franchissant la côte, nous laissions la perspective d'être prisonniers de guerre derrière nous. Je virai au sud et commençai à penser à mes problèmes personnels. Je m'étais brisé le dos dans un accident d'avion en 1970 et avais insisté pour voler à nouveau sur jet, mais les médecins m'avaient prévenu que mon dos ne supporterait pas un autre accident ou une éjection. Je décidai d'atterrir à Ramat David, vérifiai l'état de l'avion et parvins à la conclusion qu'il était incontrôlable en dessous de 200 nœuds. C'était trop rapide pour un atterrissage normal, mais je comptais sur le filin de piste pour m'aider ; les freins seraient inutiles à une telle vitesse. Juste avant d'atterrir, je perdis le contrôle, et mon leader me hurla de m'éjecter. Tout se passa parfaitement, cependant, à l'hôpital, le médecin vit mes radios et dit : « *Votre guerre est terminée.* » Je répondis : « *Docteur, regardez s'il vous plaît mes anciennes radios.* » Il le fit, compara l'état de mon dos en 1970 et en 1973 puis ajouta, « *ok, vous pouvez voler.* » Mes contusions m'obligèrent néanmoins à rester au sol pendant quatre jours.

Nous avions été abattus à cause d'une erreur de plan de vol. Il n'y avait aucune raison de survoler le Fatachland. Il n'y avait là aucune menace de SAM, mais de fortes concentrations d'armes légères. Après ça, mon navigateur me confia : « *j'ai vu qu'on nous tirait dessus depuis les hauteurs, toutefois je n'imaginais pas que des tirs de petit calibre puissent représenter une telle menace.* »

▼ Les armuriers-spécialistes en configuration air-air de la 69e escadrille préparent un Kurnass avec des missiles AIM-7 et AIM-9.

LES MARTEAUX SUR ELMAZA

Malgré les efforts des Kurnass contre les bases syriennes, l'aviation arabe continuait à lancer des raids aériens constituant une nuisance pour les troupes israéliennes sur le front du Golan. Le nombre de sorties effectuées le 12 octobre est estimé à une centaine, avec pour bilan six soldats tués, deux chars détruits, tout comme deux semi-chenillés et un camion. Ces raids avaient été particulièrement nombreux entre 06h00 et 09h10, du fait d'une grande activité des MiG-17 d'Elmaza, situés à seulement 40 km du front et qu'il était quasiment impossible d'intercepter. L'échec du raid israélien leur avait laissé les coudées franches.

La Heyl Ha'Avir décida donc de renouveler l'attaque et désigna les « Hammers » (marteaux) de l'escadrille 69 pour l'effectuer. Quatre Kurnass armés de cinq bombes M-117 et de trois Mk 83 devaient bombarder le site à 10h50, ainsi que le raconte David Brisk : « Nous étions en finale sur l'objectif quand le chef de groupe cabra soudainement. Que s'était-il passé ? C'était trop court pour Damas ! Ils avaient cabré pour attaquer Sal El Sachra, un petit aérodrome civil. Sa piste était de même orientation que celle d'Elmaza, mais beaucoup moins large. La piste fut bombardée. Je réalisai l'erreur et me rappelai qu'une batterie de SA-3 était en position près de la piste. J'ai observé autour de moi, et elle était là, intacte. Ils avaient bombardé la piste, je bombardai la batterie de SAM. À notre retour à l'escadrille, tous étaient très joyeux, sûrs d'avoir attaqué – et bien attaqué – Elmaza. [Aviem] Sella était le responsable de vol, soumis à la pression constante du QG de la Heyl Ha'Avir. « *Avez-vous accompli la mission sur Elmaza ?* » « *Devons-nous en planifier une autre ?* » « *C'est sûr, allez-y, planifiez* » dis-je, « *nous avons attaqué Sal El Sachra.* » Personne ne m'a pris au sérieux jusqu'à ce que, 20 minutes plus tard, nous recevions les photos. »

Une autre mission fut donc programmée. Une fois encore, quatre équipages, avec cette fois 8 bombes M-117 par appareil. À 12h00, Elmaza fut véritablement attaquée, mais cela ne suffit pas. Elle ne fut pas neutralisée, pas même pour quelques minutes. Une nouvelle tentative, quatrième de la journée, eut lieu à 16h05, avec six Kurnass de la « 69 ». Interceptés, seuls trois appareils parvinrent à lâcher leurs bombes, tandis que les trois autres durent se retourner contre les MiG. L'un fut endommagé, et si tous rentrèrent à Ramat David, là encore Elmaza ne cessa pas une minute d'être une base aérienne active.

▲ Le Kurnass N° 139 durant la guerre du Kippour. Il est doté de missiles antiradars AGM-45 « Shrike », renommés « Egrof » (poing) dans l'armée de l'Air israélienne. Les premières patrouilles des Kurnass ont pour objet de continuer à lutter contre les batteries arabes dotées de SAM.

▲▲ Bombardement d'Al Mazzeh. L'autoroute, utilisée comme piste d'urgence, est visible en haut à droite.

DU 7e AU 8e JOUR

Parallèlement aux diverses tentatives sur Elmaza, plusieurs autres raids sur des bases furent montés au cours de l'après-midi. La « 201 » attaqua ainsi l'aéroport de Damas à 16h05, avec pour la première fois une escorte de quatre Nesher de l'escadrille 113, puis la base de Dumayr à 16h50. Tous les avions rentrèrent et ne furent, pour une fois, pas interceptés. La « 119 » assura, quant à elle, des missions de patrouille antiradar et effectua, à 13h15, un raid contre le QG de l'armée de l'Air syrienne près de Damas.

Le soleil se coucha à 17h14 et, à nouveau, la nuit fut calme et ponctuée de quelques missions de patrouille et d'interception QRA sans résultats. Avec les deux pertes de la journée, il manquait désormais 21 Kurnass à l'ordre de bataille du 6 octobre au matin, environ 20 % des effectifs. Les plans de l'IDF pour le 13 octobre devaient prendre en compte plusieurs éléments nouveaux : le temps était désormais compté pour l'offensive du Golan du fait de l'approche, confirmée la veille, de la force expéditionnaire irakienne. Parallèlement, les Égyptiens achevaient la concentration de leurs divisions blindées à l'est du Canal, ce qui laissait présager une reprise prochaine de l'offensive. L'IDF décida de porter un dernier coup violent au nord, tout en accélérant les préparatifs défensifs au sud. Pour la force des Kurnass, la matinée devait commencer par une nouvelle offensive sur les bases aériennes syriennes.

LA « 201 » SUR ELMAZA

Du fait des échecs répétés de la veille, la Heyl Ha'Avir ordonna de faire du raid sur Elmaza la première tâche de la journée. Le jour se levant à 05h42, la force d'attaque – deux formations de quatre appareils de la « 201 », indicatifs LIONCUB et PANTHER – serait sur la cible dès 05h45. LIONCUB était chargée de la piste à coups de M-117 et PANTHER d'arroser un verger, supposé abriter des MiG-17, avec des munitions à fragmentation.

La mission fut perturbée dès le début. PANTHER 3 et 4 signalèrent des problèmes lors de leur préparation et ne purent prendre l'air à temps, le premier y parvenant finalement, mais trop tard pour rejoindre sa formation. Le vol de nuit ne représentait pas un problème en soi, cependant attaquer à l'aube, dans le soleil levant contre une cible abritée par la brume matinale se révéla impossible, et LIONCUB dut interrompre la mission et suggéra à la paire du groupe PANTHER de modifier son approche. Le nouvel axe d'attaque exposa les appareils à des tirs nourris de DCA et de SA-6 provenant d'une – ou de plusieurs – batterie au sud. Les deux équipages parvinrent à effectuer leur passe de bombardement, mais PANTHER 1, le Kurnass 118 (Benaya/David), fut touché immédiatement après. Benaya tenta de ramener l'avion en feu en volant plein ouest à basse altitude au-dessus du Liban sous l'escorte de son ailier. Le contrôle prévenu de la situation donna un cap au sud, le navigateur David suggéra plutôt d'essayer d'atteindre la Méditerranée plus proche, pour éviter de tomber au Liban. Parvenu au-dessus du littoral, une explosion secoua le 118 qui commença à piquer du nez, tandis que l'ailier criait « éjection » à la radio. Benaya et David s'éjectèrent à 10 000 pieds et tombèrent à l'eau à environ 300 mètres de la côte. PANTHER 2 resta en protection, décourageant un bateau qui tentait de s'approcher des deux naufragés de l'air. L'hélicoptère de secours, qui arriva quelques minutes plus tard, essuya des tirs et fut touché, toutefois il parvint à les extraire et à les ramener, blessés mais saufs, à Ramat David.

▼ L'équipage Agmon/Wittmann du Kurnass N° 209 est crédité d'un MiG-17 le 13 octobre 1973. À cette époque, il vole encore sous le code « 109 ». Il est ici photographié à l'arrière d'une maquette de Mirage sur le terrain de Ramat David.

NOUVELLES ATTAQUES DES BASES AÉRIENNES

Outre Elmaza, les autres bases aériennes firent l'objet, comme la veille, de l'attention de la Heyl Ha'Avir. L'escadrille 107 se chargea de Dumayr et de Saikal, les deux formations baptisées BUFFET (sous le commandement d'Iftach Spector) et BED (sous Israël Krieger) devant naviguer ensemble avant de se séparer pour frapper leurs cibles respectives à 07h05. Seule la première formation fut interceptée, ainsi que l'évoque Amir Nachumi : « J'étais BED3 et mon ailier, un très jeune pilote, Uzi Rosen. Il y avait des MiG-21 en CAP, mais ils ne nous attrapèrent qu'après notre bombardement. Soudain, je vis un MiG menacer Rosen, criai par erreur « deux, break » et c'est Dubi Yoffe qui dégagea. Je compris qu'il aurait mieux fallu agir que crier, et je manœuvrai donc pour me placer derrière le MiG. Il tirait déjà sur Rosen lorsque je lâchai mon AIM-9D à 1 300 mètres de distance ; cette victoire écarta la menace de Rosen, et nous avons pu désengager. » À l'issue des raids, Dumayr et Saikal furent neutralisées pour six et huit heures.

À la même heure, 07h05, l'escadrille 119 attaquait Baly et Khalkhalah selon le même schéma et obtint des résultats comparables : Baly fut rendue inactive pendant six heures et Khalkhalah pendant huit. En guise d'incident, l'un des appareils n'avait pu décoller, et l'un des deux groupes fut intercepté par les MiG, là encore après le bombardement. L'un des assaillants s'écrasa tout seul, devenant l'une des victoires « sans arme » de la « 119 ».

Dernier raid prévu à 07h05, l'escadrille 201 devait, quant à elle, attaquer l'aéroport de Damas avec, comme la veille, en guise d'escorte quatre Nesher de la « 113 ». Les choses ne se passèrent pas comme prévu, l'équipage leader Zemmer/Amitay, connaissant une panne critique peu après le décollage, étant obligé de s'éjecter au-dessus d'Israël. Les trois Kurnass restants continuèrent leur route vers Damas, mais furent interceptés et, les Nesher l'étant aussi par un autre groupe, obligés d'abandonner la mission pour faire face.

Sukhoi Su-7 Fitter
Force aérienne égyptienne, octobre 1973

© S. BRADIĆ / AÉROJOURNAL 2012

Un MiG-21 s'écrasa au sol sans un coup de feu au cours de l'engagement, et les sept appareils israéliens parvinrent à rentrer. Pour autant, les Kurnass n'avaient pas eu plus de succès à Damas qu'à Elmaza. La Heyl Ha'Avir décida de faire intervenir les Skyhawk de l'escadrille 115 contre cette dernière, lesquels eurent un peu plus de réussite en permettant sa neutralisation pendant trois heures. Malgré les ratés et les déceptions, l'effet cumulé de l'ensemble de ces raids fut dévastateur. L'IDF constata que les attaques de l'aviation arabe au-dessus du Golan dans la matinée du 13 octobre avaient été clairsemés et avaient eu des effets négligeables, voire dans certains cas avaient pris pour cible leurs propres troupes.

INTERCEPTIONS

Si le potentiel arabe en matière d'appui aérien avait été érodé, il n'était pour autant pas anéanti. C'est ainsi qu'une paire de Kurnass de la « 69 » en QRA, conduite par l'équipage Agmon/Wittmann (Kurnass 209), intercepta depuis Ramat David à 12h05 une formation de quatre MiG-17 et en descendit un avec un AIM-9D.

◀ Saikal bombardé par la 107e escadrille le matin du 13 octobre 1973.

◣ Le Kurnass N° 197, photographié ici au sein de la 201e escadrille sous le code 697, roule hors de son abri en dur. Il est perdu le 13 octobre 1973, alors qu'il s'apprête à attaquer l'aéroport international de Damas.

▼ Le tandem Haloutz/Noy, qui opère au sein de la 201e escadrille, abat un MiG-21 le 13 octobre 1973, alors qu'il est détaché au sein de la 109e escadrille. Il vole sur le Kurnass N° 609, code en vigueur pendant la guerre du Kippour. L'avion est ici photographié au retour d'une mission, au moment où il se pose sur le terrain de Hatzor.

Ce fut certainement la seule victoire remportée par un navigateur, Agmon connaissant une défaillance de ses commandes de tir ayant demandé à Witmann de lancer le missile.

Pendant le reste de la journée, les actions des Kurnass se firent rares, et ils ne furent engagés dans aucune opération majeure. Là encore, ils assurèrent néanmoins quelques missions de patrouille de combat et d'interception. À 17h20, 8 minutes après la fin du jour, une paire de l'escadrille 201 reçut l'ordre de décollage de Hatzor pour participer à l'interception d'une forte formation d'attaque – 12 Su-7 et 14 MiG-21 d'escorte – en route pour le front du Sinaï. Les Kurnass (indicatif RAM) rencontrèrent les MiG au-dessus du Grand lac Amer et furent stupéfaits de les voir lâcher en face à face leurs missiles AA-2 Atoll. Ce spectacle était nerveusement éprouvant, mais tactiquement inefficace, du fait que ces missiles infrarouges étaient incapables d'accrocher le nez froid des Kurnass. RAM 1 (Haloutz/Noy), sous la protection de son ailier, se retrouva rapidement, quant à lui, du « bon côté » d'un MiG et tira un AIM-9D qui fit mouche. Les rôles furent alors renversés, et c'est RAM 2 qui parvint à intercepter un Su-7 à basse altitude et à l'envoyer au tapis sous l'œil de son leader. ■

CHAPITRE 5

14 OCT. 1973 OBJECTIF TANTA

▲ Le Kurnass n° 168 (escadrille 107), qui est à l'origine le F-4E Block 48 de l'*USAF* codé 71-0226, est approvisionné en charges offensives par le personnel au sol, à l'aube du 14 octobre 1973. L'appareil effectue 10 missions du 6 au 12 octobre 1973 et 21 autres du 14 au 24 octobre.

Après huit jours de guerre, la situation générale était la suivante : au sud, après la conquête égyptienne de la rive orientale du canal de Suez et l'échec de la contre-attaque israélienne du 8 octobre, le front était resté statique, chacun se préparant à la reprise prochaine des opérations. Au nord, en revanche, les progrès initiaux des Syriens au Golan avaient été annulés par la contre-offensive d'Israël, et l'IDF ayant poussé son avantage se trouvait désormais à portée d'artillerie de Damas.

Au cours de cette période, la force de Kurnass avait principalement participé à des attaques de bases aériennes et à des opérations de destruction du potentiel antiaérien adverse. 23 appareils avaient été perdus (10 de l'escadrille 201, 7 de la 69, 3 de la 107 et autant de la 119) et de nombreux autres endommagés. 31 membres d'équipages manquaient alors à l'appel (6 pilotes et 5 navigateurs tués, 9 pilotes et 11 navigateurs capturés). Au soir du 13 octobre, l'ordre de bataille de la Heyl Ha'Avir présentait 77 Kurnass opérationnels au sein de ses quatre unités. Les deux jours suivants, 14 et 15 octobre 1973, allaient se révéler décisifs.

RETOUR SUR ELMAZA

À l'aube du 14 octobre, la première mission planifiée pour les Kurnass au cours de la nuit fut de frapper une fois encore la base syrienne d'Elmaza. L'opération était prévue pour 07h40, la Heyl Ha'Avir ignorant évidemment le renversement de front sur le point de se produire ce jour-là. En effet, l'offensive israélienne en Syrie, s'épuisant aux portes de Damas, allait être interrompue, tandis que sur le front du Sinaï, les Égyptiens s'apprêtaient à reprendre la leur à compter de 06h00 du matin.

Malgré les multiples raids organisés contre elle, la base d'Elmaza avait été particulièrement active au cours des deux derniers jours, à l'exception d'une brève interruption (trois heures) imputable au raid des Skyhawk de la « 115 ». La Heyl Ha'Avir avait donc décidé de lancer un raid massif avec 12 Kurnass de l'escadrille 107 en trois groupes (6/4/2), baptisés respectivement CLOSET, BED et BUFFET. Tous les appareils sauf un parvinrent

[10] Pendant la guerre du Kippour, chaque escadrille disposait de son propre groupe d'indicatifs : pour l'escadrille 107, un meuble (BUFFET, BED…) ; pour la 119, une profession (POLICEMAN, SECRETARY…) ou encore pour la 201, un animal (CRAB, DOG…). Chaque chef de formation disposait de son propre indicatif permanent au sein du groupe correspondant.

à bombarder l'objectif, CLOSET 1 (Egozy/Yavin) ayant engagé une paire de MiG-17 pour en envoyer un au tapis. Malgré l'ampleur des moyens déployés, le résultat fut à l'avenant de celui des jours précédents : Elmaza ne cessa son activité que pendant 45 minutes.

RÉORIENTATION VERS LE FRONT ÉGYPTIEN

Mesurant l'évolution de la situation en début de matinée, la Heyl Ha'Avir ordonna cette fois de frapper les bases égyptiennes, et d'abord celle de Salhiya, la plus proche de la frontière, d'où les Égyptiens opéraient des frappes contre les positions de l'IDF au Sinaï. La force de raid mixte comprenait deux groupes de Kurnass de l'escadrille 119 (un groupe contre la défense antiaérienne, l'autre contre les pistes), suivis de deux de Skyhawk de la 115 (devant frapper les infrastructures). Le bombardement eut lieu à compter de 09h25, et ses résultats furent spectaculaires : Salhiya fut neutralisée pendant une semaine !

L'activité des Kurnass au cours du reste de la matinée et de la mi-journée fut limitée. Une CAP de quatre appareils de la « 201 » patrouilla en vain au-dessus de la Méditerranée jusqu'à Port Saïd et Damiette, tandis que, vers 10h00, une paire de la même escadrille envoyée au-dessus du canal de Suez ne rencontra, elle non plus, aucun adversaire. Vers 13h15, quatre Kurnass de la « 119 » bombardèrent un relais téléphonique entre Le Caire et Ismailiya. Incident notable toutefois, un appareil de l'escadrille 69, en patrouille antiradar, fut abattu par un tir ami, l'équipage parvenant à s'éjecter non loin de Ramat David. Cette période fut surtout consacrée à la préparation d'une attaque majeure contre les bases aériennes de Mansourah et de Tanta. L'heure prévue initialement pour les bombardements, 12h50, n'avait cessé d'être repoussée et fut finalement fixée respectivement à 15h35 et 15h56.

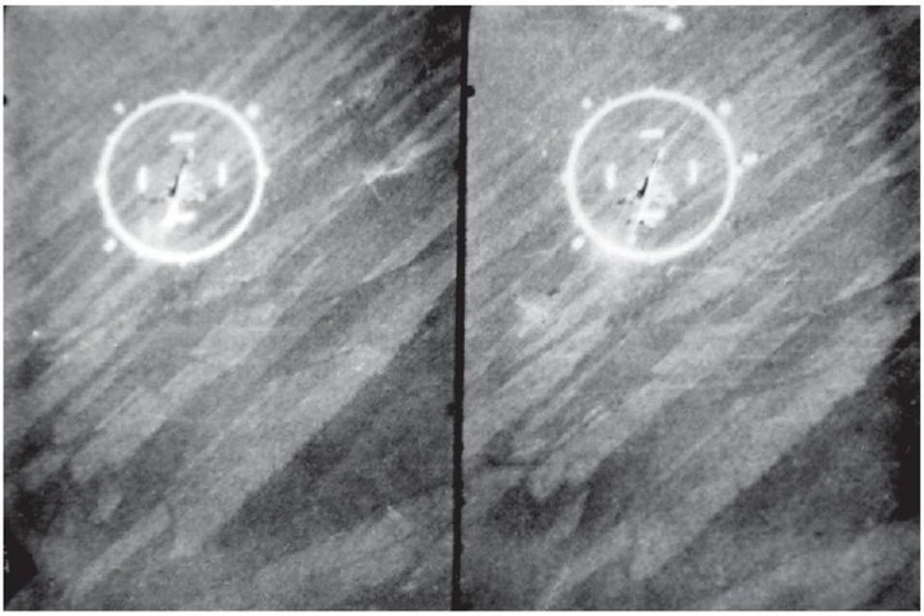
▲ L'équipage de l'escadrille 201, le tandem Gurion/Golan, effectue des patrouilles de combat à bord du Kurnass n° 171 (on les voit ici dans le n° 671 décollant pour une mission durant la guerre du Kippour, pourvu de bombes à sous-munitions CBU, d'un pod de guerre électronique, de missiles AIM-7 et AIM-9) le matin du 14 octobre 1973, dans le cadre des frappes sur Salhiya.

▼ Le commandant de la Heyl Ha'Avir Benjamin Peled, assis côté passager dans la Dodge Dart du commandant de la base de Hatzor, Amos Lapidot, inspecte l'escadrille 201 le 14 octobre. La voiture passe devant le Kurnass n° 108 – alors n° 608 – armé de cinq bombes, une nacelle de guerre électronique et une paire de missiles AIM-9.

RAID SUR MANSOURAH

La dernière attaque contre la base aérienne de Mansourah, dans le delta du Nil, avait eu lieu le 9 octobre. Les services de renseignements de la Heyl Ha'Avir avaient estimé que les raids des escadrilles 69 et 119 l'avaient neutralisée pour six jours. Pourtant, le 14 octobre, il demeurait un doute quant au statut de la base. Sa neutralisation était impérative pour ouvrir une route permettant de frapper la base de Tanta. En outre, bombarder Mansourah devait permettre de créer une diversion détournant une partie des forces d'interception arabes de l'objectif principal.

L'escadrille 201 fut donc chargée d'attaquer Mansourah avec huit Kurnass divisés en deux sections : CRAB et DOG [10]. Les deux équipages CRAB devaient neutraliser les défenses antiaériennes et protéger le groupe DOG, force principale devant frapper les pistes et les abris en dur à coups de bombes M-117 et Mk 83. Tous les appareils parvinrent à effectuer leurs attaques, occasionnant suffisamment de dommages pour assurer la fermeture de la base pendant vingt-quatre heures. Les intercepteurs apparurent une fois la passe de bombardement achevée, en l'espèce pas moins de 16 MiG-21 en quatre groupes. CRAB1, Eitan Ben-Eliyahu, négligea pendant un instant un MiG lancé à sa poursuite pour en abattre un autre au canon.



▲ La victoire de l'équipage Ben-Eliyahu/Talmon, de l'escadrille 201, sur un MiG-21 au-dessus de Mansourah, le 14 octobre 1973.

À peine l'avait-il descendu que son navigateur cria « break, maintenant ! » : l'autre MiG était désormais tout proche, dans les six heures, et s'apprêtait à tirer. Le Kurnass vira si violemment que le pilote du MiG tentant de suivre perdit le contrôle et s'écrasa ; nouvelle victoire « sans arme » – au grand dam des équipages frustrés de ce genre de succès – créditée à la « 201 ».

De son côté, DOG1 (Peled/Gal) dut intervenir pour dégager DOG4 poursuivi par un MiG, ainsi que le relate le navigateur : « Voler au-dessus du delta du Nil était un défi malgré le système de navigation inertielle équipant les Kurnass. Un vaste terrain plat et vert parsemé de canaux, de lignes électriques et de villages se ressemblant tous. Avant la mission, Eitan Peled m'avait dit, « *je te dois un MiG* [11]. *Si tu me conduis à temps à Mansourah, je m'arrangerai pour t'en donner un.* » J'avais répondu que ce serait fait, et il avait ajouté : « *une chose encore, si on abat un MiG, tu te raseras la moustache.* » Nous arrivâmes au-dessus de Mansourah dans les temps. Nous savions déjà que des MiG étaient proches comme Eitan Ben-Eliyahu en avait déjà descendu un. De fait, en préparant notre attaque, nous vîmes le parachute du pilote abattu. Une fois le bombardement effectué, la formation se dispersa à cause des intercepteurs. Nous volions bas et vite (au-dessus de 600 nœuds), le fort taux d'humidité au-dessus du Delta faisant que nos ailes laissaient d'énormes nuages de condensation. Le navigateur de DOG4 manquait d'expérience et, voyant ces nuages, crut son appareil en feu et le cria à la radio. Voyant un MiG lancé à sa poursuite, nous l'avons prévenu, toutefois il ne réagit pas. »

« Je lançai un missile », poursuit Peled, « mais il n'accrocha pas le MiG. Apparemment, j'avais oublié d'activer la tête chercheuse. Par la suite, l'armement subirait des modifications pour prévenir ce genre d'oubli. »

Le MiG poursuivi grimpa brusquement. Gal reprend le récit : « Au moment où il grimpa, je criai à Peled « il est fini ! » dans l'intercom. Nous nous rapprochions en effet très vite, et sa manœuvre fit qu'il nous présenta sa silhouette entière : une rafale de canon, une explosion et ma moustache fut de l'histoire ancienne. »

Les pilotes de MiG-21 égyptiens montrèrent beaucoup d'agressivité, tout comme les servants de DCA et les opérateurs de SAM. Un à un, les Kurnass parvinrent toutefois à désengager, et la discussion qui s'amorça alors à la radio porta sur qui allait atterrir et où, beaucoup d'appareils étant en effet incapables de rallier Hatzor. Eitan Peled et Guri Palter atterrirent à El Arish, au Sinaï, et le dernier équipage à désengager, Zohar/Baram, dut le faire, solitaire, au milieu de six MiG. Il atterrit sur la petite piste de secours de Baluza, juste derrière la « frontière ».

[11] Référence à une occasion manquée le 12 février 1973 et relatée dans un précédent chapitre.

POURQUOI TANTA ?

Le commandement Sud de l'IDF était bien préparé à faire face à une offensive égyptienne au Sinaï. Israël remporta une victoire nette lors de la bataille mécanisée du 14 octobre 1973 ; Tsahal perdit une dizaine de blindés et revendiqua la destruction de 200 chars égyptiens. Ce fut le véritable tournant du front égyptien. Le rôle de la Heyl Ha'Avir pendant cette journée fut d'isoler le champ de bataille de l'activité aérienne ennemie, et d'appuyer les forces israéliennes. La mission principale du jour pour la force de Kurnass fut la préparation de l'attaque de la base de Tanta, suite à la diversion opérée au préalable sur Mansourah.

Pourquoi Tanta ? Pour risquer autant de précieux appareils pour s'en prendre à une base si bien protégée et si lointaine ? Pourquoi un raid si tardif au cours de l'après-midi, alors que sur le champ de bataille le plus gros était déjà fait ?

L'une des explications possibles rétrospectivement pourrait être la préparation de la grande contre-offensive israélienne prévue pour le lendemain. Pour autant, il semble que le plan sur Tanta soit anté-

MiG-21PF Fishbed-D
Force aérienne égyptienne, octobre 1973

© S. BRADIĆ / AÉROJOURNAL 2012

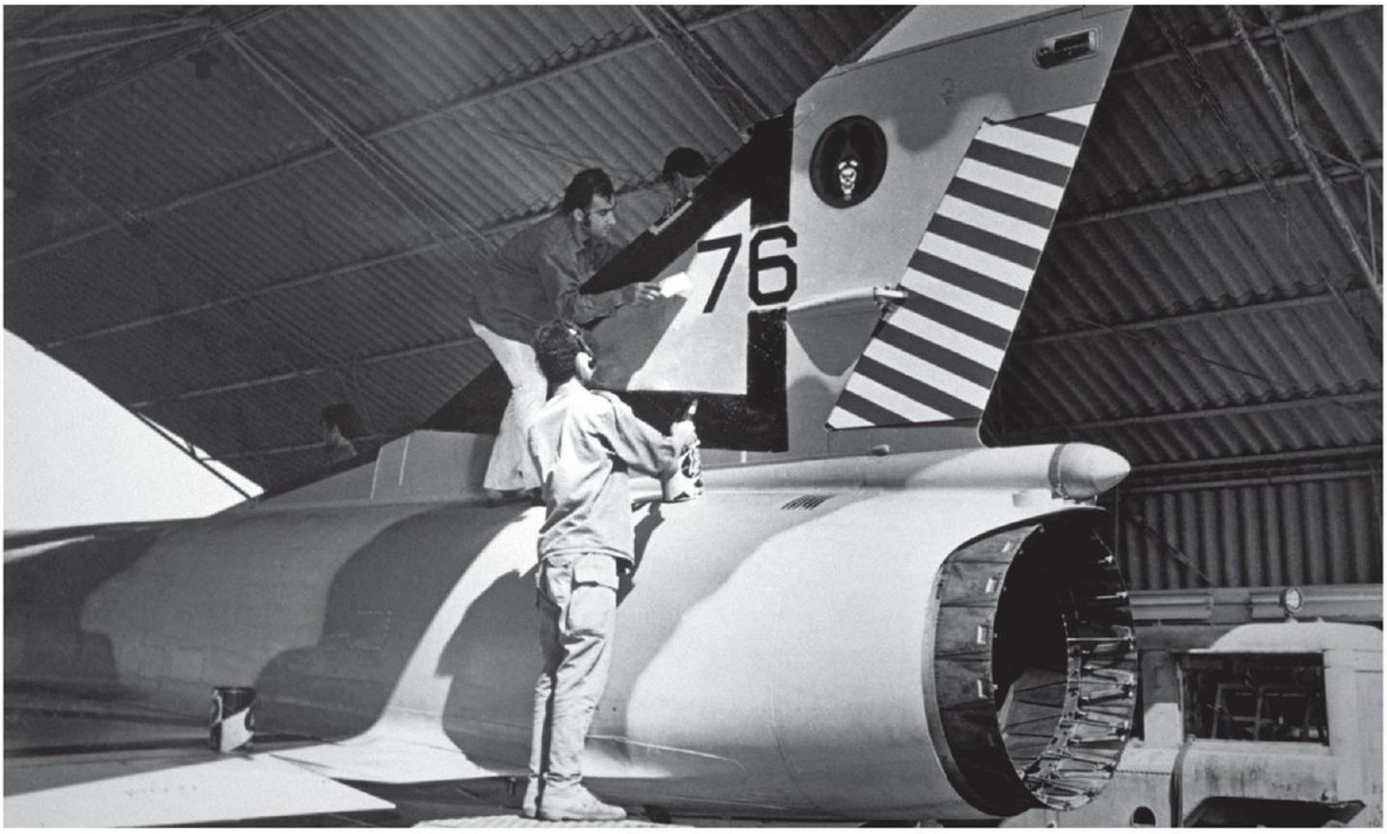
rieur au succès remporté le 14 et plus encore à la décision de déclencher la contre-attaque du 15. Une autre explication est de voir dans ce raid une gigantesque ruse. Juste avant le décollage, les équipages furent briefés par un mélange d'informations vraies, fausses, voire par de purs fantasmes. Le convoyage de F-4 de remplacement par des pilotes américains était en effet bien réel, mais l'arrivée imminente de renforts américains complètement fausse. Si la théorie est vraie, la ruse aurait dès lors consisté à transmettre de fausses informations aux Égyptiens en cas de capture d'équipages. L'explication la plus vraisemblable reste cependant que la Heyl Ha'Avir monta le raid de Tanta comme une opération de représailles contre les Mirage libyens qui, les jours précédents, avaient mené deux attaques réussies contre les forces israéliennes. Le fait est que l'état-major israélien ne réalisa pas que des Mirage libyens conduisaient des missions de combat avant le 14 au matin. À compter de ce moment, des grands triangles d'identification noirs bordés de jaune furent hâtivement peints sur les ailes et le fuselage des chasseurs delta de la Heyl Ha'Avir (Shahak et Nesher), tandis que le porte-parole de l'armée déclara : « Des Mirage ennemis ont participé, ce matin, à l'offensive égyptienne contre nos forces au Sinaï. » Ayant été incapable d'intercepter ces Mirage en vol, la Heyl Ha'Avir aurait donc décidé de détruire Tanta.

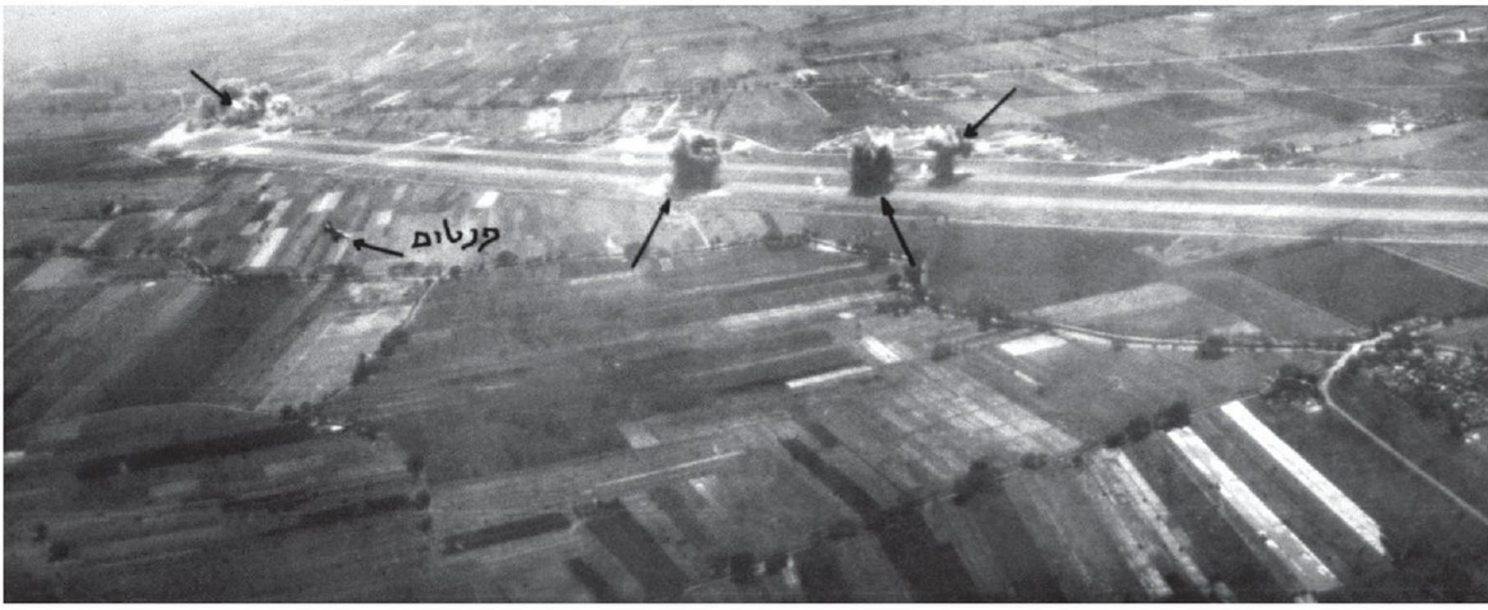
▲ Le Nesher n° 509 - alors 09 - de l'escadrille 113 décollant de Hatzor pour une patrouille de combat le 14 octobre, armé de deux missiles air-air RAFAEL Shafrir 2 et pourvu de trois réservoirs externes. Le triangle d'identification jaune bordé de noir sera peint plus tard dans la journée, après que l'aviation israélienne a pris connaissance de la présence de Mirage libyens dans les rangs ennemis, afin d'éviter les tirs fratricides !

LES MIRAGE LIBYENS

Avant-guerre, le monde arabe avait assemblé des éléments aériens en Égypte et en Syrie. La Libye avait accepté, en décembre 1972, d'expédier en Égypte deux ou trois escadrilles de chasse. Selon la Heyl Ha'Avir, la première unité libyenne fut déployée dès avril 1973 et basée à Tanta, dans la profondeur du territoire égyptien, sur la bordure occidentale du delta du Nil.

▼ Les mécanos de la « 101 » peignent les triangles d'identification caractéristiques sur la dérive du Nesher n° 576 à Hatzor, le 14 octobre.





Une deuxième escadrille avait suivi, juste avant le début des hostilités. Ces deux unités étaient basées aux côtés de MiG-21 égyptiens, et la Heyl Ha'Avir estimait que les Mirage étaient les meilleurs appareils à la disposition des Arabes. Il est raisonnable de penser que des Égyptiens pilotèrent également des Mirage, l'Arabie saoudite ayant, en septembre 1973, financé une commande égyptienne à la France portant sur 38 chasseurs Mirage 5. Dès lors, le raid sur Tanta fermerait la base aux opérations à un moment critique de la campagne du Sinaï, neutralisant les appareils arabes les plus dangereux et limitant dans les airs les risques de « tirs amis ».

LE PLAN D'ATTAQUE DE TANTA

Le raid, massif, sur Tanta prévoyait la participation de 20 Kurnass en quatre formations :

- l'escadrille 119 en tête, avec 8 appareils en deux groupes ; une paire attaquant en premier avec des munitions à fragmentation CBU pour neutraliser les défenses et six Kurnass armés de bombes M-117 devant frapper les abris HAS,
- l'escadrille 107 en seconde vague et en deux groupes de six armés de bombes M-117.

En temps normal pendant la guerre du Kippour, les attaques de bases aériennes étaient organisées sans escorte ni missions de CAP spécifiques. Le caractère multirôle du Kurnass, à la fois intercepteur et bombardier, rendait, dans l'esprit de l'état-major, toute escorte inutile. Ceci s'était avéré juste dans la plupart des cas, et les équipages de Kurnass s'étaient montrés tout à fait capables de conduire leurs opérations de bombardement tout en assurant leur propre autodéfense. Compte tenu de l'importance des raids de Mansourah et de Tanta, la Heyl Ha'Avir avait toutefois affecté deux groupes de CAP. Quatre Nesher de la « 113 » avaient été déployés au-dessus de la Méditerranée pour protéger le raid sur Mansourah à 15h35. Un groupe mixte Shahak/Nesher fut désigné pour assurer la même fonction, au même endroit, arrivant une minute plus tard – 15h36 – en protection du raid sur Tanta. Celui-ci n'aurait cependant lieu que 20 minutes plus tard, à 15h56.

L'ESCADRILLE 119 ATTAQUE

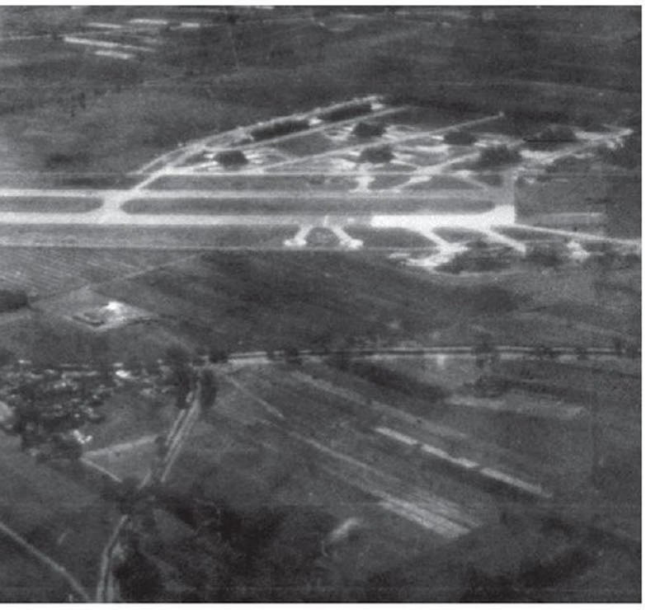
Un Kurnass connut une panne avant le décollage, et le raid de la « 119 » fut limité à sept appareils (2 et 5). Le vol depuis Tel Nof devait durer 44 minutes, cap à l'ouest au-dessus de la Méditerranée, puis au sud vers Tanta, volant au-dessus de la zone rurale du Delta, à la plus basse altitude possible. À l'approche de Tanta, des tirs de SAM furent détectés, mais les Kurnass volaient trop bas pour être en danger. Plusieurs MiG-21 arrivèrent dans le secteur, toutefois, ils ne purent empêcher le bombardement de six appareils sur sept, le dernier ayant connu un dysfonctionnement des commandes de largage.

Le désengagement fut alors la principale priorité, les Kurnass n'ayant tout simplement pas assez de carburant pour un combat aérien prolongé. Koren/Sopher parvinrent néanmoins à profiter d'une position favorable pour prendre en chasse un MiG qui, tentant de dégager, s'écrasa sans un coup de feu. Tous les appareils de la « 119 » rentrèrent sains et saufs à Tel Nof. Les rapports d'observation indiquèrent que la piste avait été touchée et un HAS détruit. D'après les constats de la Heyl Ha'Avir, la base fut fermée pendant vingt-quatre heures. Cette fermeture était entièrement imputable au raid de l'escadrille 119, puisque l'attaque prévue par la « 107 » ne put se matérialiser.

AIM-9D SIDEWINDER

Dassault Mirage IIIC Shachak
Escadrille 101
Heyl Ha'Avir, octobre 1973

© J.M. GUILLOU / AÉROJOURNAL 2012



Impressionnante vue de l'attaque de l'escadrille n° 119 sur Tanta, le 14 octobre 1973. Les bombes israéliennes explosent sur la piste et les hangars égyptiens.

Gros plan sur la séquence ci-dessus, montrant l'un des Kurnass de la « 119 » manœuvrant, après avoir largué ses bombes, pour échapper à la DCA égyptienne.

L'HISTOIRE DE BED 2

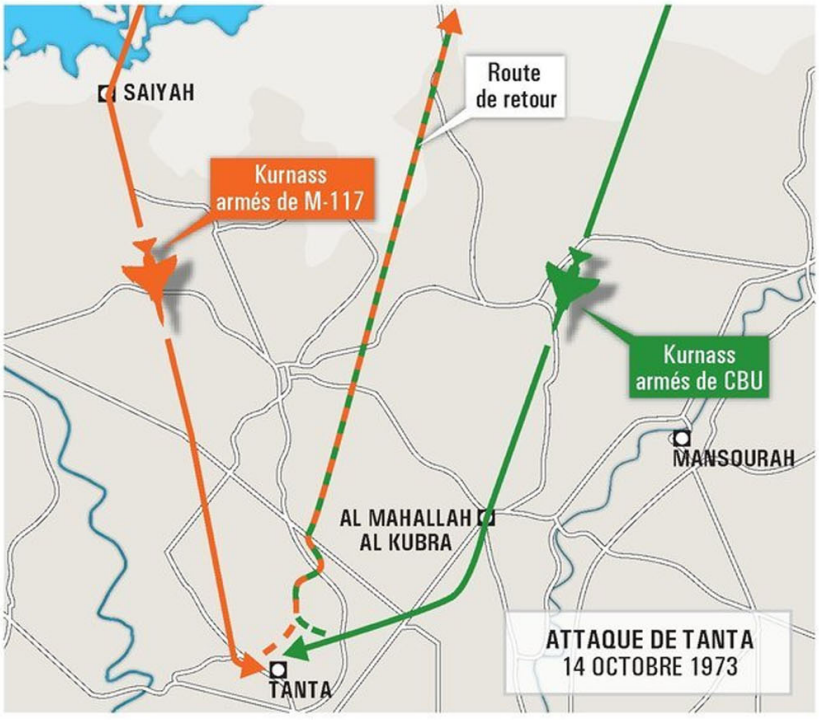
L'escadrille 107 partie de Hatzerim devait voler 40 minutes pour atteindre Tanta, à 15h56. Iftach Spector menait le groupe de tête, six appareils, indicatif BUFFET, tandis que l'adjoint B de l'unité, Israël Krieger, conduisait la seconde formation, indicatif BED. Maimon et Raz formaient l'équipage du Kurnass 201, indicatif BED 2. Le pilote évoque la mission :

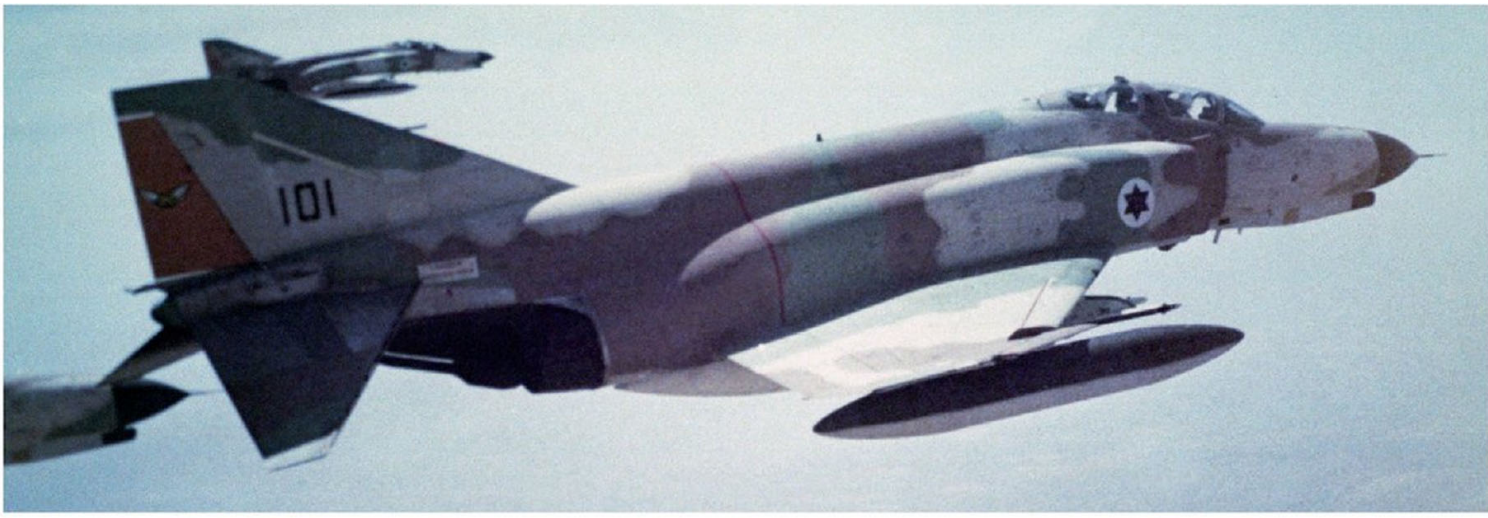
« La force de Kurnass sauta sur Tanta, et nous étions à la pointe de la lance. C'était l'après-midi, et nous volions cap à l'ouest dans la brume, la visibilité n'était pas bonne. Nous ne suivîmes pas la route prévue de toute façon. Nous devions déborder Tanta et l'aborder par le nord-ouest, mais notre tactique était de voler très vite avec la postcombustion et de grimper très haut pour l'attaque. Rapides comme nous étions, personne ne pouvait nous intercepter, cependant, nous n'avions pas assez de carburant pour voler comme ça selon l'itinéraire prévu. Nous avons donc arrondi les angles et renoncé à déborder Tanta pour l'aborder par le nord nord-est. En chemin, nous avons entendu par la radio que la « 201 » était en combat et les discussions pour savoir où chacun devrait atterrir. Le niveau de leurs réservoirs était effrayant, l'un annonçait 225 kg, un autre 750 kg. C'est là que j'ai commencé à penser à mes propres réserves. Notre configuration comprenait trois réservoirs supplémentaires, cinq bombes M-117 de 340 kg, deux missiles AIM-7 et un unique AIM-9D pour la défense rapprochée.

Tout juste avions-nous franchi la côte que les MiG apparurent, mais je ne les voyais pas encore. Spector avait été particulièrement agressif lors du briefing : un équipage qui ne bombarderait pas l'objectif serait traduit en cour martiale ! Je l'avais pris très au sérieux, et je n'étais pas le seul ; les MiG étaient dans leurs queues et commençaient à tirer, mais ils les ignoraient et continuaient vers Tanta. Par chance, personne ne fut touché, même si les marges étaient étroites. C'est alors que les pilotes commencèrent à demander la permission de dégager pour faire face aux MiG. Je me sentais comme un oignon. Paire après paire, les six Kurnass de devant et les quatre de derrière virèrent pour affronter les MiG. Il devint clair que nous étions seuls à continuer sur Tanta, et chaque minute de vol solitaire en valait deux : c'est seul également qu'il nous faudrait revenir. Nous volions très bas, et le cockpit était couvert d'insectes, la visibilité était de plus en plus mauvaise.

Je continuai à chercher les MiG et j'en vis un. Je pus savoir à son comportement qu'il nous avait vus aussi et visait Krieger. Je criai « *break !* » en me trompant dans l'indicatif, mais Krieger comprit et dégagea. Je m'agitais frénétiquement pour larguer mon chargement et essayer de débarrasser le cockpit des saletés extérieures. C'est alors que j'ai entendu un bruit et que l'avion a commencé à se comporter anormalement. J'ai cru être touché, et ce n'est qu'après avoir atterri que je me suis rendu compte que seules les charges de l'aile gauche avaient été larguées, celles de l'aile droite étant restées accrochées. De ce moment, j'ai volé avec un appareil asymétrique, pensant avoir été touché.

Sans comprendre pourquoi ni comment, je me suis retrouvé juste derrière un MiG, mais avec la certitude – je ne le voyais pas, néanmoins je le sentais – qu'un autre était dans ma queue. Mis sous pression, je basculai les commandes MAMA sur le mode air-air et appuyai du pouce sur le bouton de lancement missile pendant trois longues secondes, sans que rien ne se produise. Je ne savais que faire, le MiG tirait sur Krieger qui me criait à la radio « *descends-le, dépêche-toi !* » Je baissai les gaz pour ne pas les dépasser et eus alors une idée.



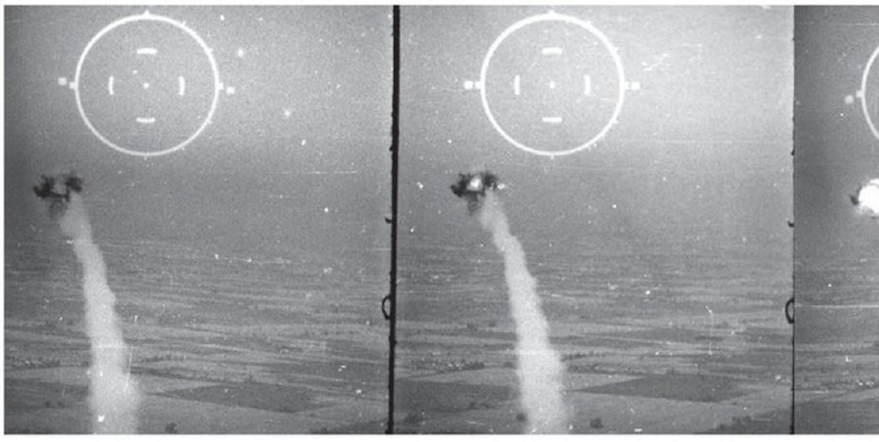


Il y avait 14 interrupteurs de sécurité sur le Kurnass, et l'un d'entre eux devait être en cause dans la panne. Je les basculai un à un de la position « ARM » à la position « Sécurité » et inversement ; un effort intellectuel démesuré dans ces circonstances, mais qui me permit de recouvrer mes esprits et d'évaluer calmement la situation. J'attendis donc pour tirer la position idéale. Le MiG se renversa, et je lâchai alors mon AIM-9D sous incidence 0. Le MiG fut touché, et Kriger accéléra à mach 1.1, mais je ne pouvais quant à moi dépasser mach 0.9.

Du fait des manœuvres, nous volions cap au nord nord-ouest, et Krieger s'éloignait. Pendant l'engagement, j'avais oublié le MiG derrière. Je le vis apparaître droit devant. Il s'en prenait lui aussi à Krieger. Je lui criai « *break !* » et il dégagea une nouvelle fois. Je n'avais plus de missile infrarouge et ne comptais pas l'AIM-7 à guidage radar semi-actif comme une arme air-air viable dans cette configuration. Il me fallait y aller au canon. La coordination avec mon navigateur fut loin d'être parfaite, et nous ne sommes pas parvenus à accrocher la cible au radar. Sans cette aide, le viseur était positionné sur 300 mètres, et j'estimais la distance à 7 ou 800 mètres. J'ouvris le feu, une brève rafale mais clairement à côté. Je plaçai le viseur juste au-dessus du MiG et n'appuyai sur le bouton que lorsqu'il fut juste devant moi, pour n'avoir à compenser que l'effet de la gravité. Je savais mon pointage correct, et je tirai une très longue rafale qui mit une seconde à parcourir les 800 mètres. Pendant cette seconde, il ne passa rien, puis les obus commencèrent à toucher le MiG. Il n'explosa pas, mais cessa simplement de voler et commença à tomber. Je vis un parachute, et on a rapporté par la suite que le pilote s'était éjecté ; toutefois, à mon avis, il s'agissait du parachute de freinage. Aucun pilote ne peut s'éjecter en subissant autant de G.

Je dépassai le MiG, heurtant des débris au passage, et demandai à Krieger de m'escorter. En arrêtant la postcombustion, je m'aperçus qu'elle n'avait eu pour seul effet que de faire vibrer l'avion sans le faire voler plus vite. Le désengagement prit du temps, mais nous rentrâmes finalement à la base. Je ne me sentais pas à l'aise dans mon approche et dus faire un tour supplémentaire avant d'atterrir. Je me rendis compte alors des bombes et du réservoir supplémentaire restés accrochés à l'aile droite. J'avais vraiment volé sur un avion malade. »

Après la guerre, Naphtali Maimon fut décoré, pour son action au-dessus du delta du Nil et du raid contre Tanta du 14 octobre 1973, de la seconde plus haute décoration israélienne : la *Medal of Distinguished Service.*



L'HISTOIRE DE BUFFET 5

Amir Nachumi – lui aussi décoré par la suite de la DSM pour son action au cours du premier jour de la guerre – volait vers Tanta sous l'indicatif de BUFFET 5. L'équipage Nachumi/Regev, sur le Kurnass 184, fut également impliqué dans deux victoires contre les MiG au cours du retour de la mission ratée à Tanta. À l'inverse de Maimon et Raz, Nachumi et Regev ne furent crédités que d'une seule victoire :

« À cause de notre changement de route, nous avons croisé de front l'escadrille 119 ; ils en revenaient, et nous y allions. Nous avons également volé trop près de Mansourah, où était présente une forte CAP de MiG-21. J'étais BUFFET 5 et mon ailier était Meir Most. Deux MiG-21 nous interceptèrent, l'un prenant Most en chasse et l'autre derrière moi. Nous avons dû dégager, et je décidai de poursuivre le MiG chassant Most. Je lançai un AIM-9D à 1 200 mètres, le missile fit mouche, le pilote égyptien s'éjecta, et nous le dépassâmes, passant tout près de son parachute. À l'issue de cet engagement, nous nous sommes séparés après nous être mis d'accord sur un point de rendez-vous. Nous avions déjà franchi la côte, volant à 15 000 pieds au-dessus de la mer, quand soudain je vis une ombre me dépasser. C'était un missile air-air, lequel, pour une raison inconnue, passa très près de moi sans exploser. Juste derrière ce missile venait le MiG qui l'avait lancé. Mes réservoirs presque vides, je fus obligé de l'engager à un contre un. Je virai serré et grimpai, le laissant me dépasser à très courte distance, peut-être 50 mètres. Je vis le pilote dans le cockpit, et il me regardait. Il se montrait très agressif, grimpa à 3 000 ou 4 000 pieds au-dessus de nous et commença à manœuvrer pour nous attaquer de nouveau. À 200 nœuds, je piquai du nez et il vint. Mais au moment même où il se plaça en position de tir, je redressai brutalement. La manœuvre le surprit, il me dépassa et ce fut mon tour d'attaquer. J'ouvris le feu au canon, une longue rafale qui épuisa mes munitions. Le MiG n'explosa pas, mais le pilote perdit le contrôle et, comme je le dépassai, il me fallait moi aussi récupérer l'appareil après notre piqué, ce que je fis tout près de la surface. Regardant en arrière, je vis une énorme gerbe d'eau ; le MiG s'était écrasé. Il fut impossible de savoir avec certitude si cette victoire était la conséquence de mon tir ou de la perte de contrôle du pilote du MiG ; elle fut dès lors classée « sans arme » et attribuée à l'escadrille. À mon avis, ce fut ma septième victoire sur F-4, et comme j'en remporterais encore sept sur F-16, lorsqu'on me demande je réponds invariablement : « 14 victoires ». Après tout, ce pilote de MiG n'avait pas été volontaire pour s'écraser en mer ! »

▶ Iftach Spector, commandant de l'escadrille 107 (à droite) et le navigateur Roy Manoff (à gauche) - photographiés devant le Kurnass n° 222 le 10 décembre 1973 - sont crédités d'un MiG-21 abattu sur cet avion à l'occasion de l'attaque de Tanta du 14 octobre 1973.

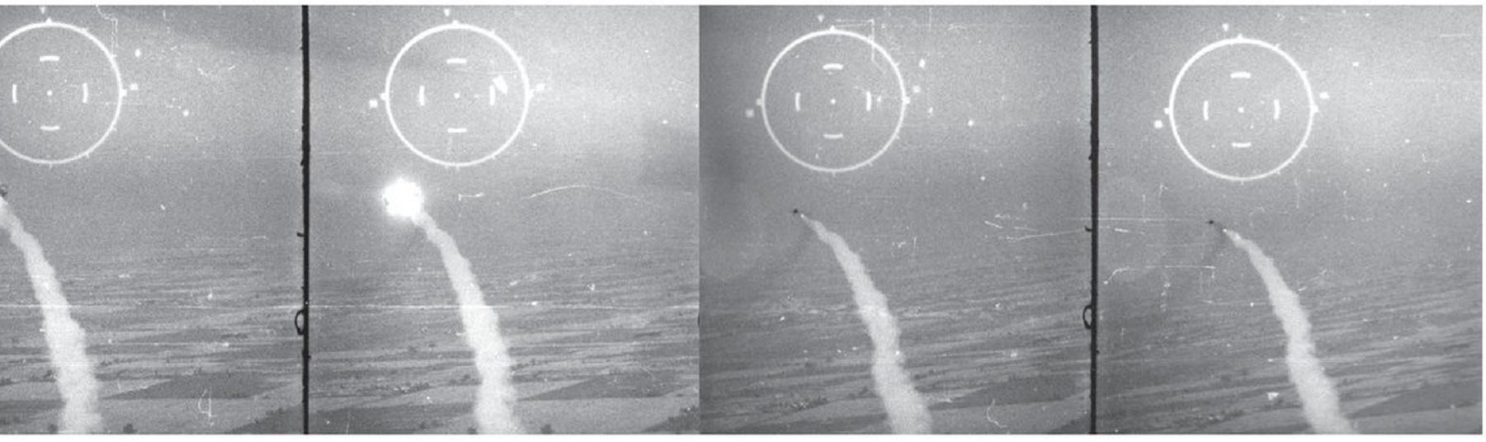
◤ Le « patron » de l'escadrille Iftach Spector vole sur le Kurnass n° 222 - bien qu'opérant habituellement sur le n° 122 – avec lequel il conduit la vague BUFFET sur Tanta le 14 octobre 1973. Ce cliché du Kurnass n° 222 a été pris la veille.

◀ Le tandem Maimon/Raz, de l'escadrille 107, attaque Tanta dans le Kurnass n° 201 – ici photographié en mai 1973 et alors codé n° 101.

TIRS AMIS

Dans le Kurnass 122, l'équipage leader de l'escadrille 107, Spector/Manoff, fut crédité d'une victoire sur MiG, ce qui porta le total pour les 12 appareils de l'unité n'ayant pas bombardé Tanta à cinq. Comme précisé ci-dessus, deux CAP, l'une de l'escadrille 101 et l'autre de la 113, étaient positionnées au-dessus de la Méditerranée, au nord du delta du Nil, en protection du dispositif de bombardement. Ces patrouilles ne furent pas dirigées vers le sud, la Heyl Ha'Avir évitant d'ordinaire d'engager les pilotes de chasse « delta » en profondeur en territoire égyptien. D'une part, l'état-major était confiant dans la capacité des Kurnass à assurer leur propre défense. En outre, la couverture « commandement et contrôle » n'était pas aisée dans la profondeur du territoire ennemi, qui plus est à basse altitude, où se déroulaient l'essentiel des combats. Tant que les Kurnass étaient à même de s'extraire seuls du Delta, il n'y avait aucune raison d'engager les « delta ». Cependant, on avait remarqué que, même sans les attaquer, la présence de ces chasseurs au-dessus de la Méditerranée dissuadait les MiG de poursuivre longuement les Kurnass au cours de leur voyage de retour.

Cette fois pourtant, il se produisit quelque chose de très singulier. Lorsque la CAP de l'escadrille 101 quitta la zone, l'unité de contrôle radar (RCU) crut voir des Kurnass en train de rentrer et détecta en outre une formation de MiG à ses trousses. Elle dirigea donc une CAP de Nesher de la « 144 » – sans aucun lien avec l'opération sur Tanta –, alors en patrouille au nord du Sinaï, pour intercepter les intercepteurs.



▼ Séquence de six extraits tirés de la caméra du Kurnass n° 222 de l'escadrille 107 montrant le coup au but du missile AIM-9 tiré par Maimon/Raz sur un MiG-21 égyptien, le 14 octobre 1973.

Kurnass
Escadrille 107
Heyl Ha'Avir, octobre 1973

© J.M. GUILLOU / AÉROJOURNAL 2012

Les Nesher accomplirent un travail parfait, se positionnant juste derrière l'ennemi et tirant un missile qui fit mouche. C'est BUFFET 2, le Kurnass 176 de l'escadrille 107, qui tomba à la mer. Il n'y avait jamais eu de MiG dans le secteur. L'équipage fut récupéré après quelques heures tendues.
Ce fut l'un des très rares cas aériens de « tirs amis » dans le camp israélien, et le seul ayant conduit à ce qu'un appareil de la Heyl Ha'Avir en abatte un autre. À la lumière des questions entourant les raids de Mansourah et de Tanta, et si la « théorie du complot » évoquée plus haut, bien que d'apparence absurde, s'avérait juste, est-il possible que ce « tir ami » ne fut pas réellement un accident ?

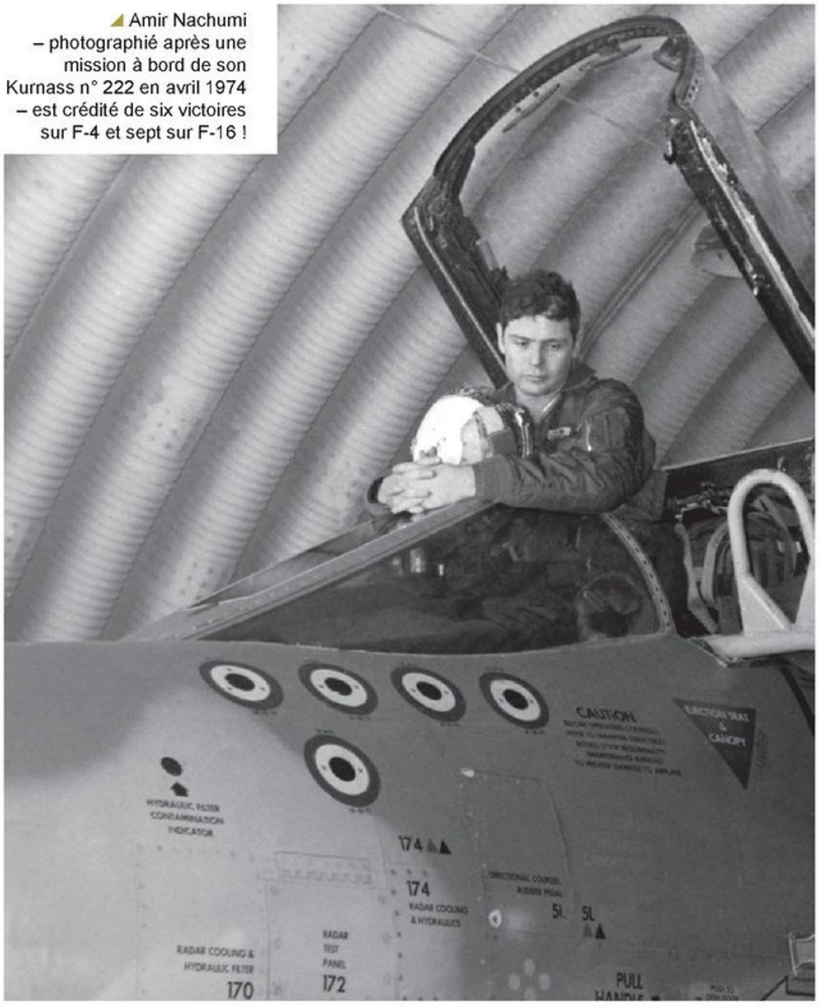
LE JOUR DE L'AVIATION ÉGYPTIENNE

Du point de vue israélien, les missions d'attaque contre les bases de Mansourah et de Tanta furent des succès. La Heyl Ha'Avir avait prévu de lancer 28 appareils, 27 étaient effectivement sortis, et si seuls 14 étaient parvenus à bombarder les objectifs, ces derniers avaient été neutralisés pour vingt-quatre heures. Comme si ce n'était pas suffisant, les Kurnass avaient remporté neuf victoires aériennes sans perdre un seul appareil – tout au moins du fait des MiG. Ce résultat apparaît exceptionnel dans le contexte de la guerre du Kippour.
Apparemment, du point de vue égyptien, cette bataille au-dessus du delta du Nil le 14 octobre fut également considérée comme une victoire. Selon cette interprétation, les pilotes de MiG étaient parvenus à empêcher d'attaquer la moitié des forces israéliennes, avec pour résultat d'avoir sans doute évité des ravages bien plus importants et une fermeture beaucoup plus longue de Tanta. De même, bien qu'ayant subi des pertes, les pilotes de MiG avaient réussi à chasser les Kurnass du Delta. Bien que la littérature occidentale [12] attribue quatre victoires égyptiennes sur des F-4 ce jour-là (Adoub, El Kadri, El Wakeel et Mousa), le fait historique est que le seul Kurnass perdu le 14 octobre 1973 fut le 176, abattu par un Nesher de l'escadrille 144. Les circonstances de la victoire d'Adoub ressemblent à celles du combat aérien du 11 octobre, et il est possible que les revendications égyptiennes requièrent des recherches plus approfondies.
Quoi qu'il en soit, après-guerre, le jour de célébration de l'armée de l'Air égyptienne passa du 2 novembre au 14 octobre, pour commémorer « la bataille aérienne d'El Mansourah ». De façon significative, la page en anglais de Wikipédia évoquant l'épisode relève plus du fantasme arabe que de l'entrée encyclopédique : « Le 14 octobre 1973, Israël lança un raid de grande ampleur de plus de 250 avions… » Les Israéliens auraient sans doute voulu lancer un tel nombre d'appareils dans la bataille : il y en eut en réalité 8 pour bombarder Mansourah et 19 contre Tanta.

[12] Nordeen Lon et David Nicolle, *Phoenix over the Nile*, Smithsonian Institution, 1996, pp. 290 291 ; mais aussi Nicolle David et Tom Cooper, *Arab MiG 19 and MiG 21 units in combat*, Osprey Publishing 2004, pp. 42 43

ARRIVÉE DU CHAMPIGNON

Les pertes de Kurnass au soir 14 octobre s'élevèrent à deux appareils, faisant tomber l'inventaire de la Heyl Ha'Avir à 75 unités. Très tôt dans la guerre, prévoyant des pertes substantielles, Israël avait sollicité des États-Unis l'envoi en urgence de F-4 supplémentaires. Le processus politico-diplomatique



Amir Nachumi – photographié après une mission à bord de son Kurnass n° 222 en avril 1974 – est crédité de six victoires sur F-4 et sept sur F-16 !

prit un peu de temps, mais, le 14 octobre, le premier F-4 de remplacement atterrit à Hatzor. Ces appareils étaient des F4-E prélevés directement sur les unités de l'*US Air Force*. Ils appartenaient à deux groupes : ceux avec l'ancienne voilure, majoritairement commandés sur les budgets de 1966 et 1967, et ceux à voilure améliorée de la tranche 1972. Ces derniers étaient dotés d'une innovation technologique décisive : le système TISEO pour *Target Identification System Electro Optical*, en l'espèce une caméra vidéo placée dans le bord d'attaque de l'aile droite. Tous ces appareils n'étaient manifestement pas aux standards israéliens et nécessitèrent l'intervention rapide de l'échelon de maintenance de la Heyl Ha'Avir afin d'être convertis. On leur attribua les numéros 301 à 334. Les Skyhawk arrivés dans le même temps furent repeints, mais pas les F-4 qui, du fait de l'urgence de recompléter les unités, conservèrent leur camouflage USAF, plus sombre que celui de la Heyl Ha'Avir. Les nouveaux arrivés furent surnommés Karpada (Crapauds). Les appareils furent largement reventilés au sein des unités pour plus de cohérence. L'escadrille 69 qui, avec la 201, avait le plus souffert (8 et 10 appareils perdus) en fut *in fine* presque entièrement équipée, transférant ses propres Kurnass du modèle le plus ancien à la « 201 ». La « 107 » et la « 119 », qui n'avaient perdu que quatre et trois appareils respectivement, ne reçurent qu'un petit nombre de Karpada.

Les vols américains pour soutenir Israël et remplacer ses F-4 et Skyhawk impliquèrent des missions d'escorte nombreuses, tant à l'aller que, pour les transports C-5 et C-141, les vols de retour. Elles furent effectuées tant par les « delta » que des Kurnass. ■

▲ Le Kurnass n° 172, de l'escadrille n° 107, au retour d'une mission durant la guerre du Kippour. Cet appareil prend part à la sortie sur Tanta du 14 octobre 1973 (BUFFET 4).

▼ Le premier Kurnass Karpada atterrissant à Hatzor l'après-midi du 14 octobre 1973. Il s'agit du F-4E américain codé 72-0132, qui deviendra dans l'escadrille 69 le n° 304.

CHAPITRE 6

15-24 OCT. 1973 LA FIN DE LA GUERRE DU KIPPOUR

▲ Vue sous un filet de camouflage, la « monture » du tandem Livneh/Sopher, de l'escadrille 119, lors du raid sur Tanta le 15 octobre 1973 : le Kurnass n° 160.

Le 14 octobre 1973 fut le tournant de la guerre du Kippour. Israël avait déjà virtuellement gagné la guerre contre la Syrie la veille, et la victoire contre les blindés égyptiens permit au commandement Sud de l'IDF de déclencher sa grande contre-offensive contre l'Égypte le lendemain. L'objectif israélien était de créer un corridor sûr du Sinaï jusqu'au canal de Suez, entre la 2e armée égyptienne au nord et la 3e au sud, de franchir le Déversoir et d'étendre la tête de pont à l'ouest, jusqu'à placer la 3e armée en état de siège.

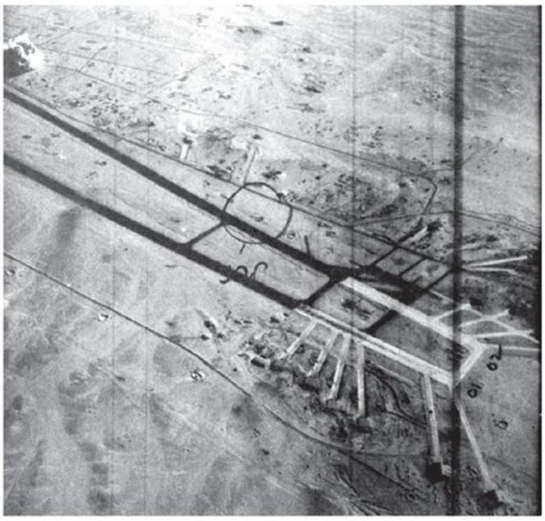
ATTAQUE DE QATAMIYA

Les bases égyptiennes les plus proches du front étaient Salhiya au nord et Qatamiya au sud. La première avait été neutralisée depuis le 14, et c'est donc la seconde qui fut choisie pour un raid dans la matinée du 15. La même combinaison qui avait ravagé Salhiya – Kurnass de la « 119 » et Skyhawk de la « 115 » – fut désignée, avec le renfort d'un groupe de l'escadrille 107, et l'heure de l'attaque fixée à 07h05. Quatre Kurnass de la « 119 » utilisèrent leurs munitions à fragmentation pour neutraliser les défenses, et trois autres bombardèrent les pistes et les abris HAS. Ces groupes furent suivis par trois formations de la « 115 » et quatre Kurnass de la « 107 » pour fermer le bal. Aucun intercepteur ne montra son nez, toutefois les défenses de Qatamiya furent particulièrement actives, lançant notamment 20 SAM, mais les 26 appareils engagés au total parvinrent à rentrer sains et saufs. Les renseignements de la Heyl Ha'Avir conclurent que Qatamiya serait fermée pendant vingt-huit heures.

OPÉRATION RAM 22

L'offensive de l'IDF progressant vers le canal de Suez, il fallait empêcher à tout prix qu'un raid aérien égyptien bien placé ne l'enraye. Le danger principal venait de la base de Tanta, sur le point de reprendre son activité, et qu'il fallut visiter de nouveau.

▲ Alignement de cinq des F-4 Phantom délivrés en urgence par les Américains à Israël, les fameux Kurnass Karpada, photographiés à Hatzor le 15 octobre 1973.



◤ Image de l'attaque de l'escadrille 107 sur Qatamiya le 15 octobre.

La Heyl Ha'Avir monta pour ce faire l'opération RAM 22, mettant en œuvre, comme lors du dernier raid, 28 appareils. Mais la composition des groupes et la tactique furent modifiées. Les quatre escadrilles de Kurnass seraient déployées pour le raid. À 12h45, la « 69 » neutraliserait Mansourah et Shubra Khit, tandis que les trois autres se succéderaient sur Tanta, « 119 » en tête, suivie de la « 201 » et de l'escadrille 107. En outre, deux groupes de quatre Nesher de l'escadrille 113 assureraient une CAP au-dessus de la Méditerranée.
Parvenue sur Damiette, la paire de Kurnass de l'escadrille 69 devant attaquer Mansourah fut rappelée à la base sans avoir pu accomplir sa mission, à l'inverse de celle envoyée à Shubra Khit qui assura le bombardement prévu sur la piste. Le statut de la base de Mansourah précédemment neutralisée était alors incertain, et l'attaquer à nouveau semblait raisonnable. Pour autant, il ne s'agissait alors pas de la seule base aérienne proche, d'où pouvaient sortir des MiG-21, Inchas et Abu Hammad étant parfaitement opérationnelles.

LES CHAUVES-SOURIS SUR TANTA

Les « chauves-souris » de l'escadrille 119 menant l'attaque alignaient quatre formations et 12 équipages : deux paires (POLICEMAN et SECRETARY) pour neutraliser les défenses et deux groupes de quatre (METALWORKER et HIRED-WORKER) contre les pistes et les HAS. Un équipage de METALWORKER, Livneh/Sopher, fut retardé, l'appareil n'étant pas prêt, mais il parvint à coordonner son décollage avec celui de la formation suivante et à rejoindre son groupe. Toutefois, les ennuis de METALWORKER continuèrent lorsqu'un autre équipage dut abandonner la mission. POLICEMAN effectua son attaque depuis le nord-est de Tanta, rendant compte de SAM et de MiG-21. Les trois autres groupes poussèrent à 600 nœuds pour prendre position au nord. Les tirs de SAM se multiplièrent, l'un d'eux explosant derrière un Kurnass de METALWORKER. Un second explosa à 30 mètres à peine du Kurnass 160, celui de Livneh et Sopher, lui infligeant des dégâts fatals. Volant à 350 nœuds sur un seul moteur, ce dernier mit le cap au nord pour atteindre la mer. Fallait-il l'escorter ou poursuivre la mission et le rejoindre ensuite ? C'est la seconde solution qui prévalut. Livneh ne vola d'ailleurs que trois minutes avant de perdre le contrôle. Communications HS, il ne put prévenir à temps son navigateur de l'éjection imminente. Livneh fut fait prisonnier et Sopher tué dans l'explosion de l'appareil. Dans le même temps, sept formations de quatre MiG-21 furent détectées par la Heyl Ha'Avir, convergeant sur les assaillants.

Kurnass Karpada
Heyl Ha'Avir, octobre 1973

© J.M. GUILLOU / AÉROJOURNAL 2012

METALWORKER1 (Kurnass 158, Afek/Katz) fut touché juste après son bombardement, vraisemblablement par un missile AA-2, mais parvint à rentrer. Le groupe HIRED-WORKER, détectant des MiG en approche juste derrière, n'eut d'autre choix que de faire face. HIRED-WORKER1 (Snir/Katz sur le Kurnass 119) en abattit un au canon, le pilote parvenant à s'éjecter, et toute la scène fut filmée. Pris en chasse de trop loin par un second groupe de MiG, HIRED-WORKER parvint à désengager sans plus de difficultés.

CRAB ET DOG, BUFFET ET BED

L'escadrille 201 venait ensuite sous le commandement d'Eitan Ben-Eliyahu, menant également le groupe CRAB, tandis que Eitan Peled conduisait le groupe DOG. Les MiG apparurent, alors même qu'ils franchissaient la côte. Ils visaient apparemment DOG, qui largua ses charges externes pour engager, tandis que CRAB continuait vers Tanta et effectua sa passe de bombardement. DOG1, cabrant jusqu'à 12 500 pieds pour échapper à un MiG, perdit le contrôle et ne le rétablit qu'à 1 500 pieds, inversé et ne volant pas à plus de 150 nœuds. Le MiG eut moins de chance et s'écrasa. DOG2 (Regev/Shmueli) échappa, de son côté, aux missiles ennemis. Les huit appareils rentrèrent saufs à Hatzor. Pour le Kurnass 133, c'était inespéré. Une manœuvre d'échappement avait infligé 9 G à l'équipage et à l'avion, dont la structure même fut sévèrement endommagée.

Vint enfin le tour de la « 107 » et de ses deux formations BUFFET et BED, qui parvinrent toutes deux à bombarder. BUFFET1 (Spector/Manoff dans le Kurnass 186) engagea un MiG au nord-est de Tanta. Bien qu'ayant tiré à 300 mètres et rapporté avoir vu des impacts, cette victoire fut enregistrée comme « sans arme ».

La surveillance de l'activité aérienne ennemie constata que Tanta resta fermée pour le reste de la journée. Il est parfois avancé que les Mirage libyens effectuèrent 400 sorties pendant les 19 jours de la guerre, une moyenne quotidienne de 21. C'est pourquoi l'efficacité des plus grands raids aériens israéliens de la guerre, ceux contre Tanta les 14 et 15 octobre 1973, est ouverte au débat. Comme toujours au moment de lancer une opération militaire, on se base sur ce que l'on espère accomplir et non sur ce que l'on est effectivement parvenu à faire *a posteriori*.

ATTAQUE DES SAM DE PORT SAÏD

Les troupes israéliennes commencèrent à franchir le canal de Suez dans la nuit du 15 au 16 octobre. À compter de ce moment, la priorité de la Heyl Ha'Avir fut de protéger et d'appuyer le corridor du Déversoir et la tête de pont à l'ouest du Canal. Lorsque les Égyptiens s'aperçurent de l'ampleur de l'offensive israélienne, jusque-là présentée comme un raid commando, et du risque de voir entièrement basculer la situation, ils engagèrent contre la Heyl Ha'Avir le gros des moyens aériens arabes, après les avoir tenus prudemment en réserve.

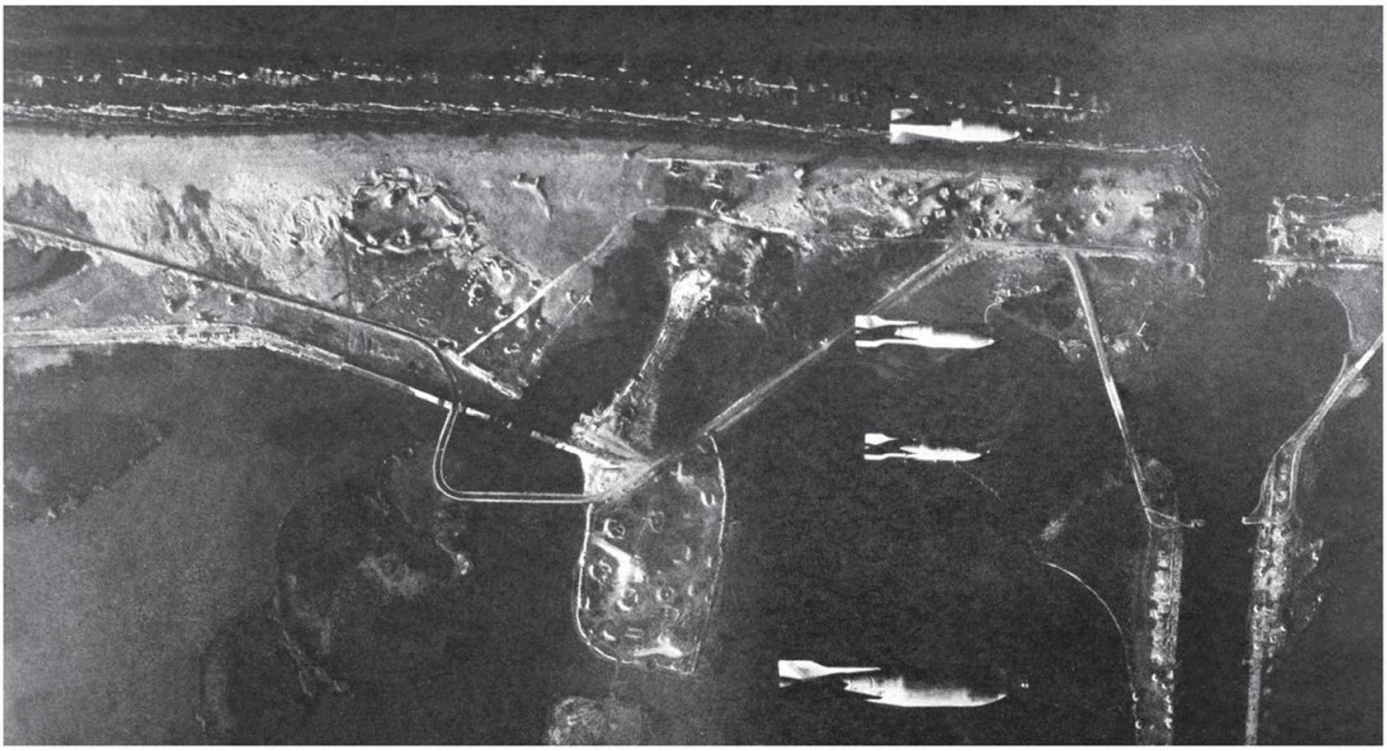
Opérer dans le corridor, inscrit dans l'enveloppe de défense SAM, était un défi difficile. Tsahal établit comme prioritaires les raids blindés et les pilonnages d'artillerie contre les positions antiaériennes, tandis que la Heyl Ha'Avir recommença ses missions de neutralisation des positions de SAM. À l'inverse de l'opération « Challenge 4 » du début de la guerre, la tactique fut cette fois d'engager un à un des secteurs étroits du nord au sud. Une fois le premier secteur neutralisé, on passerait au suivant et ainsi de suite. Le premier secteur attaqué fut Port Saïd, comprenant cinq batteries de SAM. Elles avaient déjà été neutralisées quelques jours auparavant, mais avaient depuis été remises en service. Afin de préparer l'attaque, l'escadrille 199 bombarda une station radar près de Damiette à 09h15 et la « 201 » une autre près de Baltim. Trois heures après, les mêmes unités engagèrent les batteries de SAM, comme le raconte Moshe Koren :

« L'escadrille 201 était épuisée, physiquement et moralement. On me transféra au quartier général en remplacement d'un pilote de la réserve d'urgence, qui fut en retour affecté à l'unité. Pourtant, malgré le stress mental et toutes mes craintes, je ne pouvais pas servir là-bas et je suis retourné à l'escadrille. Une mission post-éjection n'est jamais une expérience plaisante, et j'espérais une sortie simple ; j'eus droit au SEAD contre Port Saïd !

▲ Les navigateurs Rahamim Sopher (premier plan) et Aaron Katz, de l'escadrille 119, immortalisés durant la guerre du Kippour : à l'occasion de la mission sur Tanta du 15 octobre, ils volent respectivement sur les Kurnass 160 et 119.

◥ Les derniers instants du MiG-21 crédité à Snir/Katz saisis par la caméra de collimateur du Kurnass n° 119.

▼ Tanta sous les bombes de l'escadrille 107 le 15 octobre. Les objectifs sont les pistes (flèche jaune) et les hangars en dur des avions égyptiens (flèche rouge).



▲ Un Kurnass de l'escadrille 107 largue ses bombes sur les batteries SAM de Port-Saïd le 16 octobre 1973.

Mon navigateur était Odez Erez, nous volions vite et bas. Vite, c'était environ 600 nœuds. Bas, c'était aussi bas qu'un pilote le pouvait, à quelques mètres ; pour un autre pilote, c'était quelques douzaines de mètres, mais tous avaient l'impression de voler aussi bas que possible. Voler très bas et très vite vous donne des suées. Au cours de cette mission, notre air conditionné fonctionnait mal. Il faisait très chaud dans le cockpit, et la sueur obscurcissait ma vision.

Nous étions en seconde vague. La première s'était heurtée à un mur de tirs de DCA, de SA-7 et de SAM. Elle n'avait pas pu accomplir sa mission. C'était notre tour. Erez dit à l'intercom ; « *on devrait abandonner la mission, je ne peux rien voir.* » Ça aurait été n'importe quelle autre mission, j'aurais abandonné, mais c'était la première post-éjection, et j'ai décidé de continuer. Nous avons grimpé, nous attirant un tas de tirs de DCA et de SA-7. Notre trajectoire était parfaite, et nous avons placé les bombes au centre de la batterie. Le seul inconvénient est qu'elle était vide. Pas de SAM, juste des tranchées ! »

La Heyl Ha'Avir estima qu'une batterie avait été détruite et les autres endommagées. Les Kurnass comptèrent 20 SAM tirés, sans compter les multiples SA-7 et le barrage de l'artillerie, mais aucun appareil ne fut perdu.

Vers 11h00, l'escadrille 69 bombarda un site de maintenance de blindés dans le cadre de la campagne stratégique en Syrie. Les Kurnass d'escorte attaquèrent des MiG-21, et deux équipages – Agmon/Wittmann et Yahalom/Rubinstein – furent crédités d'une victoire chacun. Le pilote syrien El Gar est censé avoir été engagé contre les F-4 à cette occasion, perdant son ailier Zaoby, mais abattant lui-même un Kurnass [13]. Aucune perte ne fut pourtant enregistrée le 16 octobre 1973. Les bombardements stratégiques en Syrie continuèrent tout au long de la journée, en particulier contre des ponts qu'attaquèrent les Kurnass de la « 119 » avec une munition de précision BGU-8 HOBO à guidage télé.

RETOUR À QATAMIYA

Une nouvelle mission de bombardement de Qatamiya fut programmée pour le 17 octobre à 07h00, avec huit appareils de l'escadrille 107 en deux groupes, BUFFET et FIRPLACE. Ce dispositif représentait un tiers des moyens engagés par la Heyl Ha'Avir en protection des forces au sol sur le front égyptien en général et le secteur du Déversoir en particulier, les autres éléments se partageant en patrouilles CAP et appareils en alerte au sol. Les deux groupes de Kurnass bombardèrent les pistes à coups de bombes M-117, essuyant quelques tirs de DCA et lancements de SAM, mais sans être interceptés. Tous rentrèrent à Hatzor, ayant neutralisé Qatamiya pendant huit heures.

[13] Nicolle David et Tom Cooper, *Arab MiG-19 and MiG-21 units in combat*, Osprey Publishing, 2004, p.69-70

MiG-21F-13 Fishbed-C
Escadrille n° 26
Force aérienne égyptienne, octobre 1973

© S. BRADIĆ / AÉROJOURNAL 2012

▲ Sur le tarmac de Hatzor, le lieutenant-colonel Amos Lapidot passe devant le F-4E codé « USAF 72-0130 », livré par Washington le 17 octobre 1973.

LA FIN DE LA CAMPAGNE DE BOMBARDEMENTS STRATÉGIQUES

Le front syrien était resté essentiellement statique depuis le 13 octobre. Le renfort d'une division irakienne et d'une brigade jordanienne avait soutenu la Syrie à un moment critique, mais les perspectives d'une offensive arabe dans le Golan paraissaient minces et la défaite syrienne consommée. Il n'était désormais plus nécessaire de poursuivre les bombardements stratégiques dans le pays, et la dernière mission de ce type fut effectuée le 17 octobre. L'escadrille 69 frappa des ponts à l'est de Lattaquié et à Tartus, avec pour objectif de perturber le ravitaillement soviétique transitant par les ports. Quatre Shahak de l'escadrille 117 escortaient les bombardiers, tandis qu'un groupe de la « 119 » opérait en CAP. Ces deux groupes engagèrent les MiG-21, et la « 119 » fut créditée de deux victoires, dont la seconde fut le tout premier succès partagé de l'histoire des Kurnass. Là encore, il est parfois fait mention de deux victoires sur F-4 remportées au-dessus de la Syrie par Kokach et El Ali le 17 octobre. Or, si quatre MiG furent abattus ce jour-là, les pertes israéliennes ne comprennent aucun Kurnass et un seul Shahak.

▼Le Kurnass n° 120, de l'escadrille 201 est abattu par un missile SA-6 lors d'une mission SEAD le 17 octobre 1973 : l'équipage Samok/Golan est tué.

NEUTRALISATION DES SAM DU DÉVERSOIR

Pendant toute l'offensive du Golan, les Kurnass s'en prirent aux SAM syriens, non pas au moyen de raids massifs, mais grâce à de nombreuses patrouilles anti-radars, souvent limitées à un appareil isolé, utilisant le missile AGM-45, ou des attaques par paires contre les batteries de SA-2 et SA-3. Des frappes de ce type furent conduites contre le secteur du Déversoir en Égypte le 17 octobre : l'escadrille 119 cibla une batterie SA-2 avec deux groupes de trois Kurnass à 07h25, et à 11h12 deux paires de la « 201 » bombardèrent une batterie de SA-3. Les batteries de SA-6 répondirent et abattirent le Kurnass 120, dont l'équipage Samok/Golan fut tué.

SALHIYA

Le 18 octobre, la Heyl Ha'Avir décida de s'en prendre une nouvelle fois à Salhiya, neutralisée quatre jours plus tôt, mais dont l'état réel et le moment de sa remise en activité étaient inconnus. À 08h45, l'escadrille 119 attaqua les pistes en deux groupes de quatre, avec un total de 40 bombes M-117. Aucune interception ni aucun tir de SAM ne furent notés, et Salhiya resta fermée pendant trois jours et demi supplémentaires.

NUTCRACKER 22

L'attaque de Salhiya précéda une opération de grande ampleur, « Nutcracker 22 », visant les six batteries de SA-2 et SA-3 du secteur de Qantara, au sud de Port Saïd. Pas moins de 100 appareils furent mobilisés pour les différentes phases de l'opération. À 09h23, les escadrilles 69 et 201 constituèrent la première vague de bombardement, avec chacune trois paires de Kurnass, six au total, une par batterie.

Les paires de la « 69 » conduites par Yoram Agmon (commandant l'escadrille), Aviem Sella (adjoint A) et Isaac Gat (adjoint B) formèrent le flanc Ouest de la force de raid et bombardèrent selon un axe nord-sud comme

▲ Le Kurnass n° 616 de l'escadrille 201 décolle de Hatzor pour une mission air-air le 15 octobre, trois jours avant d'être lui aussi abattu durant une sortie SEAD.

prévu. Les trois paires de la « 201 », indicatifs TIGER, CRAB et LIONCUB, approchèrent également selon un axe nord-sud pour former le flanc Est du raid. Les SA-3 interceptèrent TIGER1 et TIGER2. Le premier, bien que touché, dut abandonner, mais parvint à rentrer à Hatzor. Le second – Kurnass 116 –, engagé par deux ou trois missiles, fut si sévèrement endommagé que l'équipage Palter/Baram fut obligé de s'éjecter et fut fait prisonnier. Ce ne fut pas la seule perte du raid. En effet, CRAB et LIONCUB attaquèrent comme prévu, mais au cours de la phase de désengagement, LIONCUB2 (Kurnass 135 Shalev/Lev-Ari) fut touché par un SA-3 et l'équipage obligé de s'éjecter, et fut lui aussi fait prisonnier. À l'issue de la dernière vague, la Heyl Ha'Avir estima que quatre des six batteries de SAM avaient été détruites. La défense antiaérienne égyptienne restait toutefois un adversaire des plus dangereux.

◣ La réussite des frappes sur les batteries SAM du secteur de Port-Saïd permet à l'escadrille 119 d'attaquer, le 19 octobre, une station radar sur le toit du Port Said Hotel, au moyen de missiles guidés GBU-8 ; le radar est effectivement détruit.

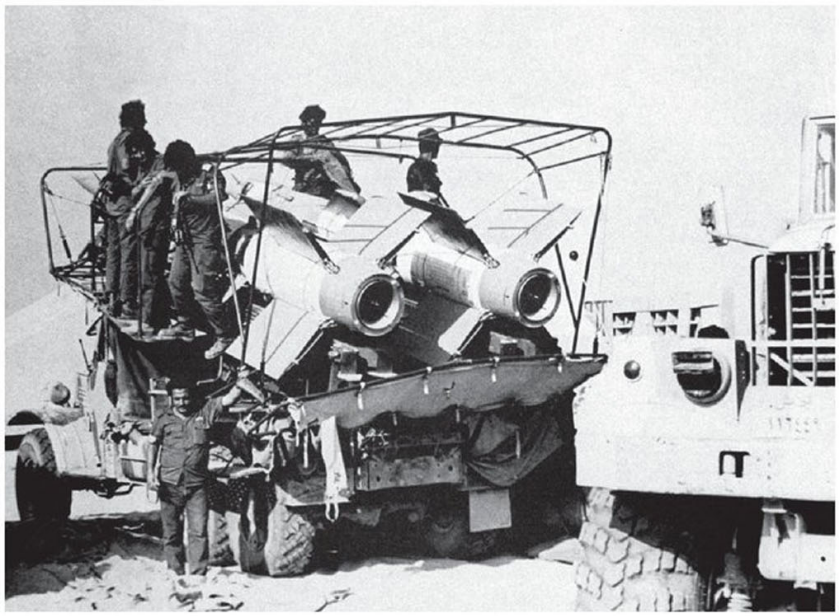
JOUR 14 (19 OCTOBRE) LES COMBATS AÉRIENS

Au cours de la matinée, l'escadrille 119 effectua une mission au-dessus de Port Saïd pour confirmer la neutralisation des SAM. Elle fut suivie par une attaque au missile guidé (PGM – Precision Guided Munition) GBU-8 contre une station radar. L'effort de neutralisation des SAM au cours de cette journée fut concentré sur des frappes à longue distance : l'escadrille 69 effectua 18 sorties pour des patrouilles antiradars AGM-45 ; l'escadrille 201 effectua également des missions de ce type et revendiqua des coups au but contre deux batteries de SA-6 et une de SA-3. L'escadrille 119 lança également 11 sorties et attaqua des batteries au sud du Déversoir, tandis que de son côté, au sol, l'IDF parvenait à en détruire trois autres.

Au nord, l'IDF et la Heyl Ha'Avir détectèrent quatre raids ennemis au-dessus du Golan. En milieu de journée, une paire de l'escadrille 69 fut dirigée dans le secteur de Quneitra pour intercepter des MiG-17, ainsi que l'évoque Isaac Gat : « Notre mission était d'escorter un appareil de transport américain, mais une fois celle-ci achevée, nos réservoirs étant presque pleins, on nous ordonna d'effectuer une CAP. Soudain, le contrôle reporta une formation de quatre MiG-17 sur le point d'attaquer. Je prenais le cap, ce n'était pas loin, et mon navigateur fut le premier à les repérer. Ils venaient de bombarder, je me plaçai juste derrière eux. Ils mirent le cap à l'est ; je lançai un AIM-9D, le missile accrocha ; une victoire. C'était déjà au-dessus du territoire syrien, et juste devant nous se trouvait un extraordinaire mur de feu de DCA. Nous fîmes demi-tour. »

Au sud, l'aviation arabe attaqua les positions israéliennes du Déversoir à partir de midi en trois vagues, et la mission principale de la journée pour l'escadrille 107 fut de s'y opposer.

▼ Impressionnante vue d'un MiG-21 abattu au-dessus du Déversoir le 19 octobre 1973. Visible juste en dessous de l'appareil en flammes, le pilote qui a réussi à s'éjecter et dont le parachute est en train de s'ouvrir : il atterrira sain et sauf et sera fait prisonnier par les Israéliens.



◀ Des réservistes de Tsahal inspectent un lance-missiles SA-3 capturé dans la tête de pont du Déversoir. L'action de l'Armée israélienne contre les batteries de DCA égyptiennes ouvre des brèches dans la couverture anti-aérienne de Sadate et facilite les attaques de la Heyl Ha'Avir contre les autres batteries.

L'unité effectua 30 sorties, dont 12 furent des CAP au-dessus du Déversoir et 8 des missions d'escorte d'appareils américains. La « 201 » patrouilla également au-dessus du Déversoir, et ce fut l'une de ses formations de quatre Kurnass en CAP qui intercepta un raid ennemi à 17h00, aux côtés d'un groupe de Nesher de la « 101 ». L'as des as de la Heyl Ha'Avir, le pilote « delta » Giora Even – 17 victoires –, nota un Su-20 juste derrière un Kurnass (TIGER3, Rotem/Erez). Ne connaissant pas son indicatif, il lança à la radio un simple « Phantom, break ! », et comme il fallait s'y attendre, tous les Kurnass dégagèrent. TIGER3 fut sauvé, mais les autres Kurnass perdirent l'avantage pris sur les MiG. Dès lors, les équipages de Kurnass répandirent la rumeur : dès qu'Even arrivait sur le lieu d'un combat aérien, il criait « tout le monde, dégagement » pour pouvoir descendre les MiG lui-même !

TIGER1 (Holdai/Amitay) nota alors une paire de Su-7. En une rapide manœuvre, TIGER1 et TIGER2 les abattirent. Isaac Amitay témoigne : « Quand les Égyptiens ont réalisé l'importance de la tête de pont du Déversoir, de nombreux avions ont attaqué le secteur. Nous étions en équipe avec Even, et le contrôle nous avertit qu'ils étaient en train de bombarder nos forces au sol. Nous fûmes engagés sur le secteur à trois reprises, volant très vite, aux alentours de 5 000 pieds, de façon à échapper au barrage de DCA le plus dense que j'avais jamais vu, et j'en avais vu beaucoup dans ma carrière. Le radar n'était pas efficace à si basse altitude, et nous devions scruter le ciel en visuel à la recherche d'appareils égyptiens. Les deux formations se dispersèrent, Even et ses chasseurs delta couvrant le sud de notre secteur. Au troisième passage au-dessus du canal de Suez d'ouest en est, nous vîmes à notre gauche deux Su-7 venant juste de bombarder et volant cap à l'ouest. Nous tirâmes immédiatement un AIM-9D qui manqua sa cible. Nous avons alors entendu Zoha et Kiryati [TIGER2] rendre compte en avoir abattu un. Je vis deux parachutes quand Even annonça aussi une victoire. Nous avons continué à poursuivre notre Sukhoï, lançant un second AIM-9D sous un angle difficile. Le missile accrocha la cible, mais il n'y eut pas d'impact direct. Nous avons alors noté un genre d'explosion au sol et avons rendu compte d'une probable victoire sur un Su-7. Les renseignements de la Heyl Ha'Avir la confirmèrent. »

Avec cette confirmation, Amitay devint le sixième as sur Kurnass.

▲Image de Fayid saisie par un Kurnass durant une mission d'appui le 20 octobre, peu de temps avant que Tsahal ne capture la base aérienne. Les tâches noires visibles le long des pistes sont des cratères de charges explosives, sabotages opérés par les Égyptiens afin d'éviter l'utilisation du terrain par les Israéliens.

OPÉRATION NUTCRACKER 23

Le 20 octobre, l'IDF poursuivit son effort et s'empara notamment de la grande base aérienne de Fayid, à l'ouest du Grand lac Amer, alors utilisée seulement par les hélicoptères du fait de sa proximité du front. Il restait toutefois un long chemin à faire depuis la ville de Suez pour menacer directement Le Caire et encercler l'ensemble de la 3e armée égyptienne, objectifs majeurs de l'offensive israélienne. Une fois encore, l'appui aérien était crucial et la force de Kurnass au premier rang pour l'assurer.

Les escadrilles 107 et 119 furent donc au cœur de l'opération « Nutcracker 23 », visant les SAM du secteur d'Ismailiya, au sud de Qantara. Pour ce faire, l'ancienne tactique par « podes » fut réinstaurée, sans la nommer, avec une approche à moyenne altitude pour bombarder, avec succès, les batteries de SA-2 et SA-3.

Une heure plus tard (10h10), les escadrilles 69 et 201 attaquèrent Qatamiya, ce qui constitua le dernier raid sur une base aérienne de la guerre du Kippour. La « 201 » neutralisa les batteries de SAM environnantes, et la « 69 » frappa les pistes. La mission fut considérée comme un succès : selon les informations de la Heyl Ha'Avir, deux MiG furent détruits au sol et Qatamiya fermée pendant vingt heures.

▲ C-5 Galaxy américain acheminant de l'aide militaire à Israël, escorté par un Kurnass de l'escadrille 119 durant la guerre du Kippour.

Mais un Kurnass de l'escadrille 69 fut touché par un SAM et l'équipage (Zait/Rubinstein) capturé. Cette perte était la 30e pour la force de Kurnass depuis le début de la guerre, et ne serait pas la dernière de la journée : dans l'après-midi, le Kurnass 142 de Sagi et Bartov (escadrille 119) fut touché par un SA-6 et l'équipage obligé de s'éjecter au-dessus du Sinaï.

COMBATS AÉRIENS AU-DESSUS DU MONT HERMON

Le 16e jour, 21 octobre, ne vit aucune opération à grande échelle de la part de la force de Kurnass, qui effectua cependant de nombreuses missions limitées : patrouilles antiradars, appui aérien, escorte, CAP et quelques décollages d'alerte (QRA). Le cessez-le-feu paraissait imminent, et l'IDF décida de lancer une offensive pour reprendre le mont Hermon. L'activité aérienne s'intensifia dans le secteur, et, au cours de l'après-midi, s'engagea un combat aérien multi-cibles.

Une paire de l'escadrille 119 intercepta par surprise huit MiG-21 volant sans postcombustion et réservoirs extérieurs toujours accrochés. Un premier tir manqué d'AIM-9D leur indiqua la menace. Ils larguèrent leurs réservoirs et allumèrent la postcombustion, mais trop tard : les Kurnass s'étaient idéalement positionnés, et les deux missiles suivants firent mouche. Une victoire fut créditée à l'équipage Merchavi/Ilani et une autre à Guri et Binyamini.

Une paire de la « 201 » fut dirigée sur le mont Hermon contre une force estimée de 12 MiG-21 et 4 MiG-17. Alors en approche, DOG1 nota 8 MiG en 4 paires, l'une derrière l'autre. Prenant en chasse la dernière, DOG engagea le combat. Un MiG s'écrasa, mais fut classé « sans arme », et DOG2 fut abattu. Le pilote, Itamar Barnea, fut capturé et son navigateur Gil Haran tué.

Une paire de l'escadrille 69 alors en CAP fut également engagée, d'une certaine façon, comme le rapporte Yoram Agmon : « En alerte QRA, on nous envoya dans le secteur Nord du plateau du Golan pour effectuer une patrouille de combat à 20 000 pieds. Je basculai les fréquences radio pour savoir ce qui se passait dans les autres secteurs, quand j'ai entendu quelque chose. Revenant sur ma propre fréquence, je demandai au contrôle de m'informer de la situation. La réponse fut : « *Combat aérien en cours, pas pour vous.* » Je me dirigeai néanmoins en direction de la zone des combats. J'entendis soudain DOG2 sur la fréquence d'urgence. Il était OK, descendant en parachute, mais avec un MiG-17 en train de lui tirer dessus ! Je pris immédiatement le cap pour le rejoindre, n'en informai personne et commençai à scruter le ciel pour trouver le parachute… Je finis par le trouver, et, en effet, un MiG-17 était en train de lui tirer dessus ! Je n'avais aucun doute. Je rendis compte être en train d'engager à la RCU et pointai mon nez sur le MiG, non pas pour l'abattre, mais pour lui faire peur ; ma priorité était de dégager DOG2 de la menace le plus rapidement possible. Un obus sur sept était traçant, et c'était déjà l'après-midi, donc je me figurais que le MiG-17 les verrait. Je plongeai et ouvris le feu à longue distance, malgré l'angle négatif et plusieurs G. Je voulais simplement qu'il aperçoive mes traçants et arrête de tirer sur le parachute. J'attirai son attention.

▼ L'escadrille 119 basée à Tel Nof – ce cliché a été pris en 1973 au-dessus du dôme du Rocher – est créditée de huit victoires aériennes du 21 novembre 1972 au 13 septembre 1973 et ne subit aucune perte de son activation au 6 octobre 1973.

▲ Un équipage de l'escadrille 107 inspecte son Kurnass n° 255 avant de décoller, à 16h00, dans le cadre d'ARMCHAIR 2, pour une mission d'appui contre l'artillerie égyptienne.

Il revint à l'assiette et vira en direction de Damas. Le piqué inversé que je venais d'effectuer était la position typique pour caler le compresseur, et c'est précisément ce qui arriva. L'avion sur un seul moteur commença à perdre de l'altitude, et nous n'étions plus qu'à 3 000 pieds du sol lorsque des tirs et plusieurs lancements de SAM nous environnèrent. Je me souvins des avertissements de nos instructeurs sur F-4 : ne pas redémarrer un moteur à moins d'être certain à 100 % que c'était bien le bon. Un redémarrage impliquait de couper les deux. Une erreur, vous arrêtiez l'autre moteur. Vous étiez foutu. C'est pourquoi je ne redémarrai pas immédiatement, ne pouvant examiner le cockpit alors que j'essayais d'éviter les SAM, tout comme mon navigateur Daniel Wittmann… Nous volions vraiment très lentement – 300 nœuds – et vraiment très bas lorsque se présenta l'occasion de redémarrer. Nous avons pu récupérer et rentrer à Ramat David. »

COMPTE À REBOURS POUR LE CESSEZ-LE-FEU

La résolution 338 de l'ONU appela au cessez-le-feu à partir du 22 octobre, 19h00. Les opérations de la Heyl Ha'Avir s'intensifièrent dans un dernier effort. L'escadrille 69 effectua 77 sorties et la « 119 » 69, respectivement 64 % et 35 % de plus que la moyenne des jours précédents. Le cessez-le-feu n'entra pourtant pas en application, et les Kurnass furent crédités de sept victoires lors de trois rencontres au cours du 18e jour de la guerre, 23 octobre.

Le premier engagement de la journée eut lieu au-dessus de la Syrie. Six bombardiers – CRAB – et quatre escorteurs – TIGER –, tous de la « 201 », visèrent un entrepôt de carburant, sous la protection de quatre chasseurs delta. TIGER surgit en premier et fit mine d'attaquer légèrement à côté de la cible pour attirer les MiG. La ruse paya, permettant à CRAB de bombarder et de désengager en toute sécurité. Les MiG-21 interceptèrent TIGER, couverts par les « delta », tandis qu'une seconde formation de Mirage était dirigée dans le secteur.

TIGER1, Holdai/Romen, poussa un MiG à s'écraser. Cette victoire aurait dû être classée « sans arme », mais signe de l'évolution de la question au sein de la Heyl Ha'Avir, fut finalement mise sur le compte de l'équipage du Kurnass. Sur TIGER3, Yahogar Gal raconte : « Juste comme nous prenions position, nous vîmes les réservoirs extérieurs largués par les MiG tomber du ciel. Il nous fallut virer serré pour trouver les MiG eux-mêmes, ce qui provoqua une très rapide perte d'énergie. Nous avions souvent discuté de ce genre de situation. La conclusion était qu'il valait mieux virer plus largement, sortir de la zone de combat pour y revenir dans des conditions idéales. Mais il y avait une différence entre la théorie et les conditions réelles sous la pression du combat, où il est difficile d'agir de façon optimale. J'eus la présence d'esprit de dire à [mon pilote Dani] Haloutz de ne pas se précipiter. J'avais la chance de voler avec Haloutz. Un autre pilote aurait pu m'ignorer ou me répondre de la fermer, mais lui revint à l'assiette. Nous avons alors accéléré pour réengager dans de meilleures conditions. Nous vîmes alors Haim Rotem [TIGER4] à la poursuite d'un MiG, tirer dessus, mais sans le toucher.

▶ Photo d'après-guerre montrant le Kurnass n° 609 (escadrille 201) décoré de ses sept victoires : deux d'entre elles sont le fait du tandem Haloutz/Gal au-dessus de la Syrie le 23 octobre 1973.

▲ Quatre vues d'une victoire sur un MiG-21 syrien obtenue par l'équipage Melnik/Katz (escadrille 119). 23 octobre 1973 : le missile air-air AIM-9D file vers sa cible et la percute.

Haloutz demanda à Rotem : « *peux-tu t'écarter s'il te plaît ?* » À peine l'avait-il fait que nous lancions un AIM-9D qui fit mouche. J'avais anticipé cette victoire et cherchais déjà des yeux un autre MiG. J'en trouvai un en train de désengager, cap à l'est. Je dis à Haloutz : « *Un MiG désengage, vire serré à l'est.* » Je verrouillai le radar, mais me rendis compte que nous n'étions pas calés sur le bon système d'arme. Je prévins Haloutz, qui bascula le sélecteur « d'infrarouge » à « radar ». Nous avons lancé un AIM-7 à plus de 2 000 mètres, un énorme missile laissant une énorme traînée. Première réaction, nous avons crié à l'intercom « *mais où part ce fichu missile ?* » parce que l'AIM-7 ne filait pas la queue de sa cible, mais calculait une trajectoire de collision. Jusqu'à ce que le missile touche son objectif et abatte le MiG, nous étions seuls et avons dû éclairer la cible avec notre radar pendant tout le temps du vol. »
Les deux pilotes des MiG abattus, l'un à l'AIM-9D l'autre à l'AIM-7, parvinrent à s'éjecter.

COMBATS AÉRIENS AU-DESSUS DU DÉVERSOIR

En milieu de journée, le groupe FLOWERPOT de l'escadrille 107 engagea des MiG-21 à l'ouest d'Ismailya. FLOWERPOT1 (Gal/Regev) en descendit un. Peu après, l'escadrille 119 livra le dernier combat aérien victorieux des Kurnass pendant la guerre du Kippour, au-dessus du Grand lac Amer. Sheffer/Ben-Yakir et Melnik/Katz abattirent chacun un adversaire. Melnik devint le huitième as sur Kurnass.
Un récit arabe pouvant correspondre à cet épisode évoque l'engagement de sept MiG-21 contre des Mirage et F-4 israéliens au-dessus de la tête de pont du Déversoir [14]. Ce récit indique que le pilote de MiG Ahmed Atef attaqua au canon un F-4, lequel abattit au missile son ailier. Atef revendique avoir touché le F-4 avant d'être lui-même abattu, vraisemblablement par missile. Les deux pilotes de MiG s'étaient éjectés.

[14] Nordeen Lon et David Nicolle, *Phoenix over the Nile*, Smithsonian Institution, 1996, pp. 297-298

[15] Nicolle David et Tom Cooper, *Arab MiG-19 and MiG-21 units in combat*, Osprey Publishing, 2004, p. 70.

DERNIER JOUR DE GUERRE

Les combats faisaient toujours rage malgré la limite fixée par la résolution 338. C'est une nouvelle résolution, la 339, soutenue par une intense pression diplomatique américano-soviétique sur les deux camps, qui mit fin aux hostilités à 12h00 locale le 24 octobre 1973. À ce moment, la 3e armée égyptienne était assiégée et les forces israéliennes à 40 km de Damas et à 100 km du Caire. La victoire était complète.
La force de Kurnass frappa la 3e armée égyptienne tout au long des dernières heures de la bataille. Des réserves d'eau furent bombardées, en préparation du siège prolongé attendu après la fin des combats. L'escadrille 69 utilisa des AGM-65 Maverick, une arme fournie par les États-Unis comme aide d'urgence pendant le conflit. Aucun Kurnass ne fut perdu au cours de cette dernière journée, et la revendication arabe d'un F-4 descendu le 24 octobre [15] doit être écartée.
32 Kurnass avaient été abattus pendant la guerre du Kippour. L'escadrille 69 avait perdu neufs avions, la 107 quatre, la 119 cinq et la 201 quatorze. Le bilan humain, lui aussi, était lourd : 17 pilotes et navigateurs tués, 24 prisonniers de guerre en Égypte (9, jusqu'en novembre 1973), en Syrie (13 jusqu'en juin 1974) et au Liban (2 jusqu'en décembre 1973). ■

▼ Le Kurnass 189 (escadrille 107) saisi à Hatzerim durant la guerre du Kippour : cet appareil effectue 39 sorties du 6 au 23 octobre 1973 !

CHAPITRE 7

1973 1982 CHASSEURS DE SAM

▲ Photo d'après-guerre d'un Kurnass de l'escadrille 201 présentant toute sa panoplie d'armement ! La seule arme de précision type PGM dans cet attirail est le missile antiradar AGM-45 Shrike. Les leçons de la guerre du Kippour ont été bien retenues : les Kurnass de la Heyl Ha'Avir se doivent de disposer de capacités de frappe de précision à même de réduire le potentiel offensif de l'adversaire.

La guerre du Kippour avait représenté le test ultime pour la force de Kurnass. Les escadrilles étaient la principale arme polyvalente de la Heyl Ha'Avir et de ce fait engagées dans un grand nombre de missions variées : chasse, attaque au sol, reconnaissance. Les escadrilles avaient effectué 3 238 des 11 223 sorties de combat de l'aviation israélienne (29 %), perdu 32 des 103 appareils de combat manquant à l'appel (31 %) et furent créditées de 80 des 277 victoires aériennes enregistrées (29 %).

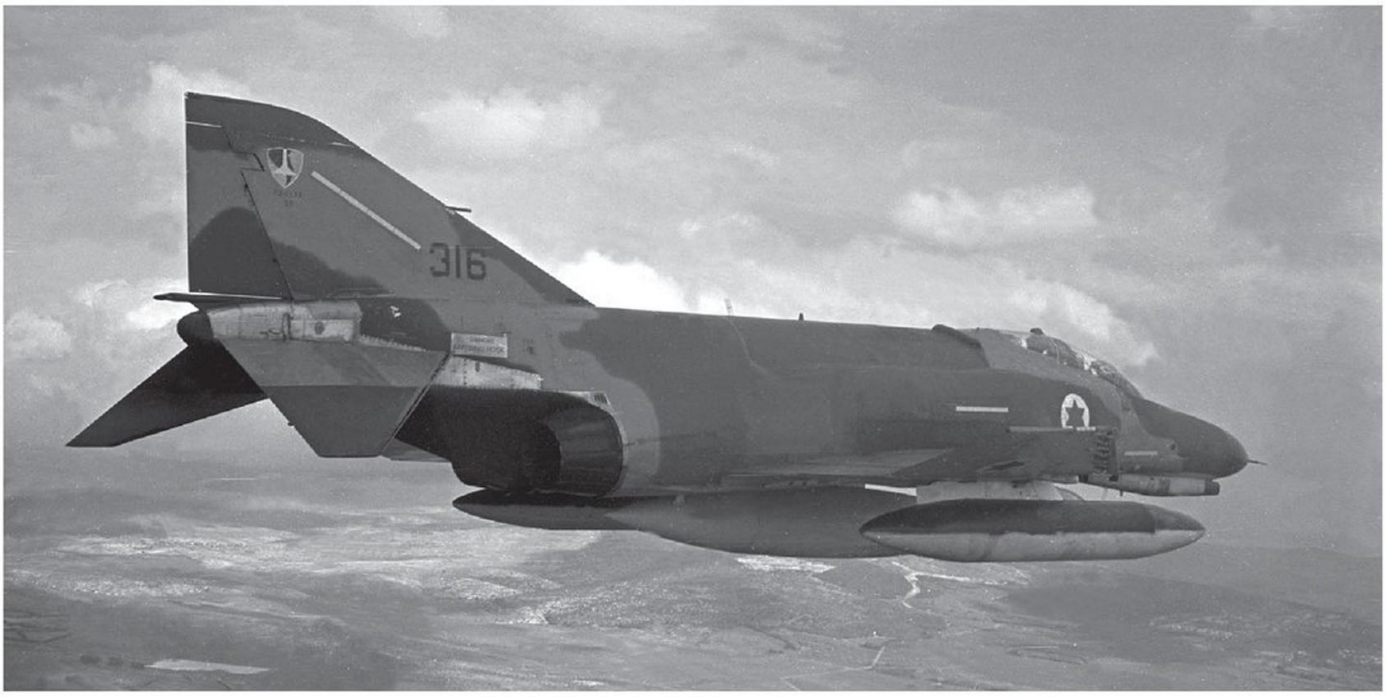
Les attaques de bases aériennes avaient constitué la mission principale assignée à la force des Kurnass, tout en ne concernant, en pratique, qu'un nombre restreint de sorties : 553, soit 17 % du total. 64 opérations de ce type, mettant en œuvre de 2 à 31 appareils, avaient été effectuées contre 19 bases différentes, 10 en Égypte et 9 en Syrie, avec des résultats très variables.

La neutralisation des défenses antiaériennes ennemies était la véritable mission prioritaire des Kurnass. À cet égard, l'échec des opérations « Challenge 4 » et surtout « Model 5 », associé à des tactiques inadéquates et une technologie mal maîtrisée, laissa l'impression que les batteries de SAM arabes avaient remporté la bataille pour la supériorité aérienne pendant la guerre du Kippour. En réalité, personne ne gagna cette bataille. Dix Kurnass furent perdus au cours de missions de neutralisation des défenses SAM, huit lors d'attaques de bases aériennes, sept en mission d'appui aérien, cinq en mission de bombardement stratégique et deux en sorties à vocation air-air.

Pour la Heyl Ha'Avir, l'heure était désormais à l'intégration des leçons de la guerre du Kippour, lesquelles allaient influencer tous les aspects de l'emploi des Kurnass : organisation, missions, tactiques, armements. Cette évolution se ferait largement en conditions réelles. Malgré les accords de cessez-le-feu, les hostilités ne cessèrent en effet jamais totalement.

ESCARMOUCHES D'APRÈS-GUERRE EN ÉGYPTE

Le principal point de friction après l'entrée en vigueur du cessez-le-feu du 24 octobre 1973 fut le secteur de la 3e armée égyptienne, isolée par la progression des Israéliens pendant les derniers jours de la guerre. Des reconnaissances à haute altitude se poursuivaient notamment



▲ Le Kurnass n° 209 – n° 109 durant la guerre du Kippour – appartenant à l'escadrille 69. Le n° 109 de l'escadrille 201 était, quant à lui, le n° 609 durant le conflit.

▲▲ Superbe vue du Kurnass n° 316 prise après la guerre du Kippour. L'insigne au marteau de l'escadrille 69 est bien visible sur la dérive de l'appareil.

sur les deux rives du canal de Suez. Le 9 novembre, les Égyptiens montèrent une embuscade de SAM : 11 SA-2 furent tirés contre le Kurnass 494, un RF-4E de l'escadrille 119. Celui-ci parvint à en éviter deux, mais fut touché par les trois suivants. Avec une pressurisation en chute libre, des communications HS, une aile endommagée et six nouveaux SAM en approche, le pilote Gideon Sheffer décida de s'éjecter. À ce moment, l'appareil volait à 45 000 pieds (15 000 mètres) et à Mach 1.7 ! La descente de Sheffer en chute libre par une température extérieure initiale de -60°C dura cinq minutes, puis plus du double sous la voile du parachute. Grièvement blessé, le pilote finit par atterrir sur le sol égyptien et fut fait prisonnier. Son navigateur, Ofer Zidon, eut moins de chance : il avait été tué dans le Kurnass en perdition. Ce fut la seule et unique perte d'un RF-4 de toute l'histoire aérienne israélienne.

Un accrochage relativement important eut également lieu le 6 décembre et impliqua une patrouille antiradar de l'escadrille 201 ainsi que des Kurnass de la « 69 » et de la « 119 » qui engagèrent des pilotes, non pas égyptiens, mais nord-coréens. En effet, outre les formations des autres pays arabes déployées en Égypte et en Syrie (quatre algériennes, sept irakiennes, deux Libyennes), une escadrille de MiG-21 nord-coréens était stationnée en Égypte, sur la base de Bir-Arida.

Lorsque fut signalée la présence de MiG-21 dans le secteur de patrouille, le contrôle aérien réunit une paire de l'escadrille 69 et une de la 119, initialement désignées pour opérer séparément en CAP, pour procéder à l'interception. Les deux appareils de la « 69 » engagèrent un MiG isolé sous la protection de ceux de la « 119 ». Le pilote du MiG manœuvra avec habileté, mais finit par être touché par deux missiles tirés simultanément par les pilotes israéliens. L'avion tomba en flammes, cependant on ne le vit pas s'écraser. La confirmation de l'éjection du pilote par la RCU (*Radar Control Unit*) permit néanmoins de créditer une victoire partagée entre les deux équipages Shadmi/Gur et Shpitzer/Ofer. Dans le même temps, la paire de Kurnass de l'escadrille 119 avait pris en chasse un second MiG et l'avait abattu, mais l'équipage Sagi/Katz n'obtiendra confirmation officielle de sa victoire qu'en 1979, après des échanges de mémoires de pilotes lors des pourparlers de paix israélo-égyptiens entamés cette année-là. Aucun Kurnass ne fut perdu au cours de cette journée, malgré certaines affirmations récentes, pas plus qu'il n'y en eut le 22 décembre suivant [16].

Les négociations militaires entre l'Égypte et Israël aboutirent, le 18 janvier 1974, à un accord de désengagement. Les États-Unis parrainèrent les négociations diplomatiques qui se poursuivirent jusqu'à un accord de réouverture du canal de Suez le 4 septembre 1975, puis la visite historique du président égyptien Anouar el Sadatte en Israël en novembre 1977. Le traité de paix entre les deux pays fut signé le 26 mars 1979, moins de six ans après la guerre du Kippour.

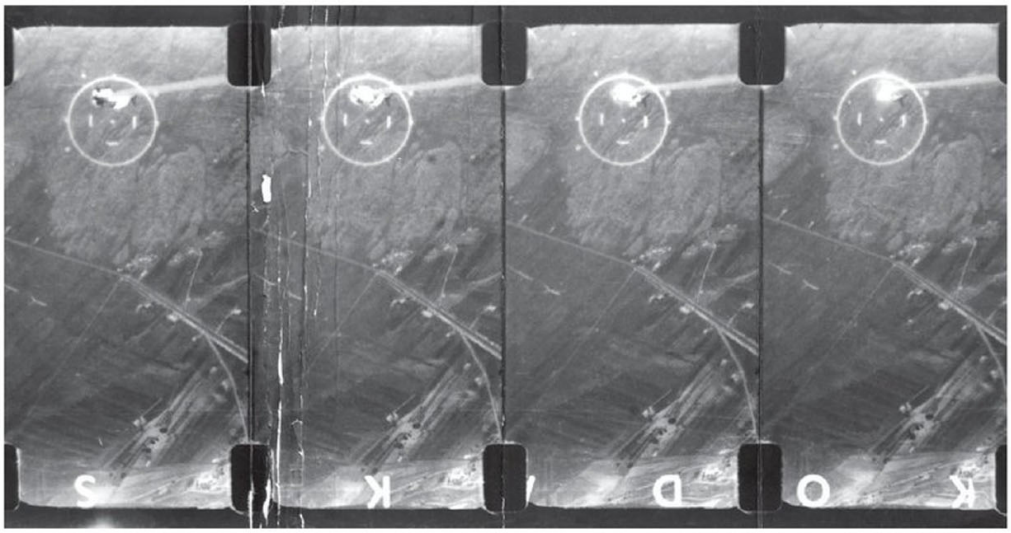
ESCARMOUCHES D'APRÈS-GUERRE EN SYRIE

C'est au printemps 1974 qu'à l'occasion de la fonte des neiges les combats reprirent pour le contrôle des sommets inhospitaliers perchés à 2 800 mètres d'altitude du massif du mont Hermon. Une intense activité aérienne au-dessus de ce petit secteur montagneux exposa la Heyl Ha'Avir aux défenses antiaériennes syriennes.

C'est ainsi que l'escadrille 69 perdit un appareil au cours d'une mission SEAD le 8 avril et que la « 201 » en perdit un autre dans les mêmes conditions le 19.

[16] Nicolle David et Tom Cooper, *Arab MiG-19 and MiG-21 units in combat*, Osprey Publishing, 2004, p. 71 et Nordeen Lon et David Nicolle, *Phoenix over the Nile*, Smithsonian Institution, 1996, p. 299.

Dans le premier cas, l'équipage s'était éjecté au-dessus du Liban, mais dans le second, le pilote Yigal Stavi fut tué et son navigateur capturé par les Syriens. Lors des affrontements du 19 avril, un groupe de quatre Kurnass de l'escadrille 69 fut également engagé dans un combat à cibles multiples contre les MiG syriens et obtint deux victoires (Agmon/Gur et Raz/Baruch). Il fallut attendre l'accord de désengagement du 31 mai 1974 pour voir les combats cesser dans ce secteur.



ESCADRILLE 105

La cinquième escadrille sur Kurnass fut mise en activité en mars 1975 par la conversion opérationnelle de l'escadrille 105 de Hatzor, jusque-là équipée de Super Mystère. Les appareils en dotation dans cette nouvelle unité furent des F4-E de la tranche 48, livrés à Israël entre 1974 et 1976 et compatibles avec le missile antiradar AGM-78 succédant à l'AGM-45 alors en service dans la Heyl Ha'Avir. D'autres munitions guidées de précision firent leur apparition dans le but d'accroître les capacités de neutralisation des défenses antiaériennes, tels les bombes guidées GBU-15 ou le RAFAEL Tadmit (Image) de conception israélienne. À compter de décembre 1976, le F-15 Eagle entra en service pour succéder au Shahak comme intercepteur standard de l'aviation israélienne, reléguant peu à peu les escadrilles de Kurnass à un rôle purement air-sol.

La transition du Kurnass d'un appareil type « camion à bombes » à une plate-forme pour munitions guidées de précision fut la résultante d'un processus entamé dès la « guerre d'usure » et qui ne fit que s'accentuer. Malgré l'équipement, dès cette époque, de bombes à guidage optique GBU-8, ça n'avait pas été suffisant pour remporter une bataille de supériorité aérienne face aux SAM. Le chaînon le plus faible en la matière restait, en dépit des progrès réalisés au cours de la guerre du Kippour, le renseignement en temps réel, dont les lacunes avaient provoqué nombre de déceptions et fait manquer nombre d'opportunités.

LE CHAMP DE BATAILLE LIBANAIS

L'accord de désengagement entre la Syrie et Israël signé en 1974 tient toujours. Depuis lors, les deux pays ont évité l'affrontement sur les hauteurs du Golan, mais se sont en revanche heurtés au Liban.

L'instabilité interne du Liban était la résultante d'un équilibre politique délicat entre Chrétiens et Musulmans. La présence de réfugiés palestiniens – et le transfert de la direction de l'OLP (Organisation de Libération de la Palestine) de la Jordanie au Liban en 1970 – avait modifié l'équation politique libanaise. La Syrie envahit le pays en 1976 pour restaurer l'ordre et le transforma en État fantoche à sa botte. Lorsqu'en 1977 la décision égyptienne de poursuivre les pourparlers de paix avec Israël fut rendue publique, la Syrie tenta de reprendre à son profit le leadership des nations arabes s'opposant à Israël. Une confrontation directe était au-delà des capacités syriennes, et c'est pourquoi Damas opta pour une stratégie indirecte, en parrainant les organisations palestiniennes opérant contre Israël depuis le Liban.

Israël et la Syrie maintinrent un fragile *statu quo* au Liban jusqu'à la signature du traité israélo-égyptien en mars 1979. Dès lors, les frappes aériennes de la Heyl Ha'Avir contre les Palestiniens au Liban provoquèrent des tentatives d'interception syriennes. L'aviation israélienne revendiqua 20 victoires aériennes entre juin 1979 et mai 1982. Les F-15 et F-16 – ces derniers entrés en service en juin 1980 – surclassaient les Kurnass dans le domaine du combat aérien. Pour autant, afin de préserver le moral des unités, les équipages de Kurnass furent associés aux F-15 au sein de patrouilles de combat à quatre (une paire de F-15 en tête suivie d'une paire de Kurnass). C'est une CAP de ce type qui fut engagée le 31 décembre 1980 dans un combat aérien au-dessus du Liban, lequel se solda par deux victoires, l'une créditée à un pilote de F-15, l'autre partagée entre un F-15 et un Kurnass.

IRAK, L'ÉMERGENCE D'UNE MENACE À L'EST

La volonté syrienne de prendre la place de l'Égypte dans la lutte contre Israël était partagée par l'Irak. Saddam Hussein avait renforcé l'appareil militaire du pays et s'était lancé dans un programme destiné à créer une arme nucléaire arabe. Israël se préparait donc à cette menace d'un front de l'Est, l'éventualité d'une guerre contre une coalition comprenant l'Irak, la Jordanie et la Syrie. Le développement nucléaire irakien était la principale source d'inquiétude israélienne, et la Heyl Ha'Avir commença à étudier les possibilités de missions à longue distance. Dans la première version des plans, les Kurnass furent désignés pour bombarder le réacteur nucléaire irakien d'Osirak.

MiG-21MF Fishbed-J
Force aérienne irakienne, 1980

© S. BRADIĆ / AÉROJOURNAL 2012

▲ Les marquages typiques de la flotte de Kurnass arborés sur ce n° 223 de l'escadrille 105 : une flèche rouge courant le long du fuselage de l'appareil.

L'escadrille 69 s'entraîna donc aux frappes de nuit avec les bombes à guidage télé « Tadmit » devant être larguées à une altitude de 40 000 pieds et une distance de 65 kilomètres. Entre-temps, le 12 novembre 1980, une sortie de reconnaissance fut organisée au-dessus du site et baptisée « Isabel 5 ». C'était la plus longue mission de ce type jamais montée par la Heyl Ha'Avir, la cible étant située à près de 1 000 kilomètres. Il était donc prévu trois ravitaillements en vol successifs. Lors du second, opéré au-dessus du territoire ennemi sur une distance de 110 kilomètres, les équipages de Kurnass constatèrent que les ravitailleurs Hercules déviaient constamment, et étrangement, sur leur gauche. Apparemment sans possibilité d'interroger les pilotes quant aux raisons de cette manœuvre, les Kurnass achevèrent de se ravitailler et virèrent sur la droite pour rétablir leur cap. Ce fut pour se retrouver face à face avec des chasseurs ennemis distants d'à peine 10 km ! Étrangement, il semble que les Hercules avaient été mis au courant que des intercepteurs les prenaient en chasse, mais pas les Kurnass. Quant aux pilotes des MiG, ils furent apparemment si surpris de se heurter à des chasseurs israéliens qu'ils renoncèrent à engager et que l'un d'eux plongea et s'écrasa au sol sans même que les équipages de Kurnass s'en aperçoivent. Ces derniers poursuivirent leur mission photographique sur Osirak.

L'admission au service opérationnel des F-16, plus légers et rapides et ne nécessitant pas de ravitaillement en vol, écarta naturellement les Kurnass de la mission de bombardement prévue. Le célèbre raid de destruction de la centrale d'Osirak eut lieu le 7 juin 1981.

Un autre engagement contre des chasseurs ennemis pendant une reconnaissance eut lieu le 3 janvier 1982. Une paire de RF-4E(S) Shablool (escargot) de l'escadrille 119 effectua sa passe photo à haute altitude comme prévu, avant de descendre pour son vol de retour vers Israël. C'est là que des MiG-21 irakiens décollèrent pour les intercepter, en vain. Cependant, un pilote MiG ayant semble-t-il vidé ses réservoirs au cours de la poursuite fut obligé de s'éjecter faute de pouvoir rallier sa base. Il fut compté comme victoire « sans arme » pour l'escadrille 119, la seule jamais mise au crédit d'un RF-4 de reconnaissance.

◤ Impact du missile AIM-9D sur le MiG-21 syrien, avion abattu par le tandem Agmon/Gur (escadrille 69) le 29 avril 1974.

PAIX EN GALILÉE

En avril 1981, les F-16 de la Heyl Ha'Avir abattirent deux hélicoptères Mi-8 syriens appuyant une offensive contre les milices chrétiennes au Liban. Leurs chasseurs totalement surclassés par les F-15 et F-16 israéliens, les Syriens n'avaient pour seule option que le déploiement d'un dispositif antiaérien complet, ce qui fut achevé en mai 1981. Israël envisageait de contrer la menace par des missions SEAD, mais était alors préoccupée par la préparation de la destruction du réacteur nucléaire irakien, l'opération « Opéra » du 7 juin déjà mentionnée.

MiG-21MF Fishbed-J
Force aérienne syrienne, 1982

© S. BRADIĆ / AÉROJOURNAL 2012

Un mois plus tard, une médiation américaine imposa un cessez-le-feu au Liban entre Israël et l'OLP.
La tentative d'assassinat, le 3 juin 1982, de l'ambassadeur israélien au Liban Shlomo Argov raviva la guerre au Liban. Israël entama des représailles contre des cibles palestiniennes au Liban, et des tirs de roquettes Katyushas visèrent les villes israéliennes à la frontière. L'IDF entra au Liban le 6 juin 1982 et justifia son acte par la volonté de sécuriser une bande de 40 km de profondeur afin de juguler la menace de l'artillerie palestinienne et de rétablir la « Paix en Galilée », la région septentrionale d'Israël. En réalité, les objectifs lointains non avoués étaient de couper l'autoroute Beyrouth–Damas à l'est, occuper la capitale libanaise à l'ouest, expulser l'OLP du Liban et permettre aux milices chrétiennes, alliées d'Israël, de tenir la présidence. Pour atteindre ces objectifs, il fallait affronter les forces syriennes déployées au Liban.

OPÉRATION SEAD RÉUSSIE

Au cours de la guerre du Liban de juin 1982, la force des Kurnass fut essentiellement utilisée à la destruction des forces antiaériennes syriennes au Liban. La décision ne fut pas facile à prendre, le conflit libanais était une guerre limitée, et l'utilisation des technologies israéliennes en matière de SEAD pouvait pousser l'URSS à adopter des contre-mesures en fournissant à son tour à ses alliés des technologies avancées. Un compromis fut un temps suggéré : limiter les opérations à la neutralisation d'une ou deux batteries de SAM seulement. Mais dans la matinée du 9 juin, la décision d'une frappe SEAD à grande échelle fut prise.
L'opération, baptisée « Mole-Cricket 19 » (19 pour le nombre de batteries de SAM devant être attaquées), fut lancée au cours de la même journée. Guidées par des informations en temps réel récoltées par la Heyl Ha'Avir, des missions de « découverte » étaient chargées de provoquer l'activation des radars des batteries de SAM, lesquels seraient frappés par des missiles ARM. Des munitions guidées détruiraient dans le même temps les centres de communication et de contrôle des SAM, tandis que des appareils de soutien opéreraient un brouillage massif au-dessus de la zone. Les vagues suivantes se chargeraient de détruire les batteries préalablement neutralisées à l'aide de bombes classiques.
Les cinq escadrilles furent mises à contribution, dont la « 105 » avec 20 équipages de Kurnass armés d'AGM-78 antiradars et la « 69 » avec 13 bombardiers « Tadmit » intervenant individuellement à 14h00 et quatre autres Kurnass armés de bombes classiques à 15h43. L'équipage de tête de l'escadrille 69 fut le premier à frapper une batterie syrienne. Le « Tadmit » fut largué à 38 000 pieds et à une distance de près de 30 km de la batterie SA-6 visée. Alors que le code « Alpha » désignant un coup direct était transmis au contrôle, 11 autres bombardiers s'apprêtaient à frapper à leur tour sept batteries différentes. Dix autres codes « Alpha » se succédèrent contre cinq cibles par l'escadrille 69. Dans le même temps, l'escadrille 107 attaqua également avec des « Tadmit » et l'escadrille 201 avec des GBU-15.
La Heyl Ha'Avir détruisit l'ensemble du dispositif SAM syrien au Liban sans subir une seule perte. Sur les 19 batteries détectées

© J.M. GUILLOU / AÉROJOURNAL 2012

▲ Trois Kurnass de l'escadrille 105 sur le départ pour une mission SEAD au Liban, en juin 1982 : la cible des missiles antiradars AGM-76 ? L'Armée syrienne.

(2 SA-2, 2 SA-3 et 15 SA-6), 14 furent considérées détruites en l'espace de deux heures. Des analyses ultérieures portèrent ce chiffre à 15, avec trois autres batteries endommagées. En une seule opération chirurgicale, la Heyl Ha'Avir en général et la force de Kurnass en particulier avaient anéanti trois brigades SAM syriennes. Lorsque les Syriens constatèrent l'effondrement de leurs défenses, ils lancèrent des MiG-21 et des MiG-23 pour tenter de les protéger. Cette réaction ne servit qu'à magnifier encore plus la victoire israélienne : les patrouilles de combat de F-15 et F-16 abattirent en effet 29 MiG syriens sans subir la moindre perte !

LE DERNIER AS SUR KURNASS

Les Syriens firent néanmoins un dernier effort pour contrebalancer la supériorité aérienne israélienne en déployant une brigade de SA-6 dans la vallée du Liban. Immédiatement informée, la Heyl Ha'Avir ordonna, le 10 juin, aux équipages de Kurnass de les attaquer en cours de mouvement.

Le commandant de l'escadrille 69 Amiram Eliasaf, volant avec le navigateur Ami Sadan, était prêt à effectuer une mission d'appui au sol lorsqu'il fut réaffecté à une frappe SEAD contre les SA-6. La préparation fut donc particulièrement hâtive. Ce n'est qu'à l'issue de sa manœuvre d'approche que Eliasaf s'aperçut être sur le point de frapper une colonne de véhicules syriens en lieu et place des SAM. Ordonnant à son ailier d'abandonner le raid, il chercha visuellement la batterie de SA-6 et réamorça une passe de bombardement. Un dysfonctionnement de la commande de tir de son ailier l'empêcha de larguer ses bombes. Deux autres passes contre une position de DCA n'eurent pas plus de succès, mais Eliasaf s'entêta : les deux appareils effectuèrent au canon une passe de *strafing* qui, cette fois, mit la batterie de SA-6 hors de combat. Pour cette démonstration exceptionnelle de sang-froid et de persistance, l'équipage Eliasaf/Sadan fut décoré après la guerre.

Le succès de la campagne de frappes SEAD permit aux F-15 et F-16 de se couvrir de gloire dans le domaine du combat aérien. Dans le même temps, les Kurnass ne remportèrent qu'une seule victoire, le vendredi 11 juin 1982, dernier jour de la guerre [17]. Ce jour-là, l'équipage Peri/Oakman de l'escadrille 105 conduisait une paire de Kurnass en mission CAP, comme à l'accoutumée en arrière d'une paire de F-15. Contre toute attente, les Kurnass repérèrent par deux fois lors de cette mission des appareils ennemis en visuel. La première paire de MiG-21 repérée parvint à échapper non seulement aux Kurnass, mais aussi aux F-15. C'est alors que Peri vit un autre MiG-21 esseulé essayant désespérément de se dégager de l'étreinte d'un F-15 et se présentant sous un angle de tir idéal : un missile air-air Python 3 jaillit du Kurnass et frappa 1 500 mètres plus loin le MiG de plein fouet. Celui-ci tomba comme une boule de feu. Le pilote n'avait pas pu s'éjecter. Ben-Ami Peri, alors en réserve postée de l'escadrille 105, devint par cette victoire le dernier as sur Kurnass.

◤ De mai 1981 à juin 1982, la flotte de Kurnass de l'État hébreu est sollicitée pour des missions type SEAD (suppression des défenses aériennes ennemies) visant l'Armée syrienne déployée au Liban. Ici, l'escadrille 105 au cours d'un exercice mettant à l'épreuve les équipes au sol à Hatzor, en octobre 1981.

SEAD : L'APOGÉE

L'opération « Mole-Cricket » du 9 juin 1982 représenta un véritable tournant de la guerre aérienne moderne. Tout au long des années 1960 et 1970, les réseaux coordonnés de SAM avaient permis de contrebalancer la supériorité aérienne, comme l'avaient illustré les conflits dans le Sud-Est asiatique ou au Moyen-Orient. Au cours des « guerre d'usure » et du Kippour, les frappes SEAD avaient été très décevantes et l'opinion générale concluait que la technologie était encore immature dans ce domaine. Mais, en 1982, la Heyl Ha'Avir disposait de la technologie nécessaire pour écraser les défenses antiaériennes syriennes au Liban. Les équipages de Kurnass avaient ouvert la voie pour un renouvellement de la puissance aérienne, dont les réseaux de défense par missile ne se sont pas encore remis en état à ce jour.

Peut-être que la plus grande réalisation de la Heyl Ha'Avir en juin 1982 fut de ne subir aucune perte au cours de la bataille contre les SAM, ni même au cours de l'ensemble de la guerre du Liban. Un récit arabe revendique la destruction d'un F-4 au-dessus du Liban le 10 juin :

[17] Nicolle David et Tom Cooper, *Arab MiG-19 and MiG-21 units in combat*, Osprey Publishing, 2004, p. 71 et Nordeen Lon et David Nicolle, *Phoenix over the Nile*, Smithsonian Institution, 1996, p. 299.

« Deux Phantom II bombardaient des sites de défense aérienne lorsque, pour des raisons inconnues, l'un d'eux eut une panne du moteur gauche. Les Israéliens abandonnèrent leur attaque et firent demi-tour. Des MiG-21MF les interceptèrent alors et en abattirent un au canon. L'équipage s'éjecta et fut récupéré par un hélicoptère [18]. » Cette revendication peut être écartée, aucun Kurnass n'ayant été perdu en juin. Manifestement, quelques-uns subirent des dommages, mais tous parvinrent à rentrer. Un exemple typique ayant pu influencer la version syrienne de l'histoire fut celui d'un Kurnass de l'escadrille 69 en mission d'appui le long de la route Beyrouth–Zachle le 10 juin. L'appareil venait de lancer une AGM-65 lorsqu'il fut touché au moteur droit. Le pilote estimant être victime d'un SA-7, il largua ses charges externes et ramena son jet endommagé jusqu'à Ramat David, où il parvint à se poser en catastrophe.

[18] Nicolle David et Tom Cooper, *Arab MiG-19 and MiG-21 units in combat*, Osprey Publishing, 2004, p. 71 et Nordeen Lon et David Nicolle, *Phoenix over the Nile*, Smithsonian Institution, 1996, p. 299.

LA CARRIÈRE DE COMBAT DU KURNASS (1969–1982) : ÉPILOGUE

Israël s'était porté acquéreur du F-4 Phantom en tant qu'avion d'attaque lourd, mais la Heyl Ha'Avir l'avait initialement exploité comme appareil de combat multirôle. Cette approche avait en partie détourné les équipages de leur fonction initiale, particulièrement pendant la guerre du Kippour. Entre 1969 et 1982, les Kurnass avaient remporté 116,5 victoires – avec de menues variations suivant les sources –, ce qui s'avère exceptionnel pour un avion d'attaque lourd. Cependant, la mission essentielle resta l'attaque, en particulier celle de bases aériennes, le bombardement stratégique et la neutralisation des défenses aériennes. Le Kurnass excella dans les raids stratégiques, tant au cours de la « guerre d'usure » (opérations « Blossom ») que pendant celle du Kippour (opérations « Dominique ») ainsi que dans l'attaque de bases (opérations « Ram »), mais ce fut dans les missions SEAD qu'il rencontra le plus d'opposition.

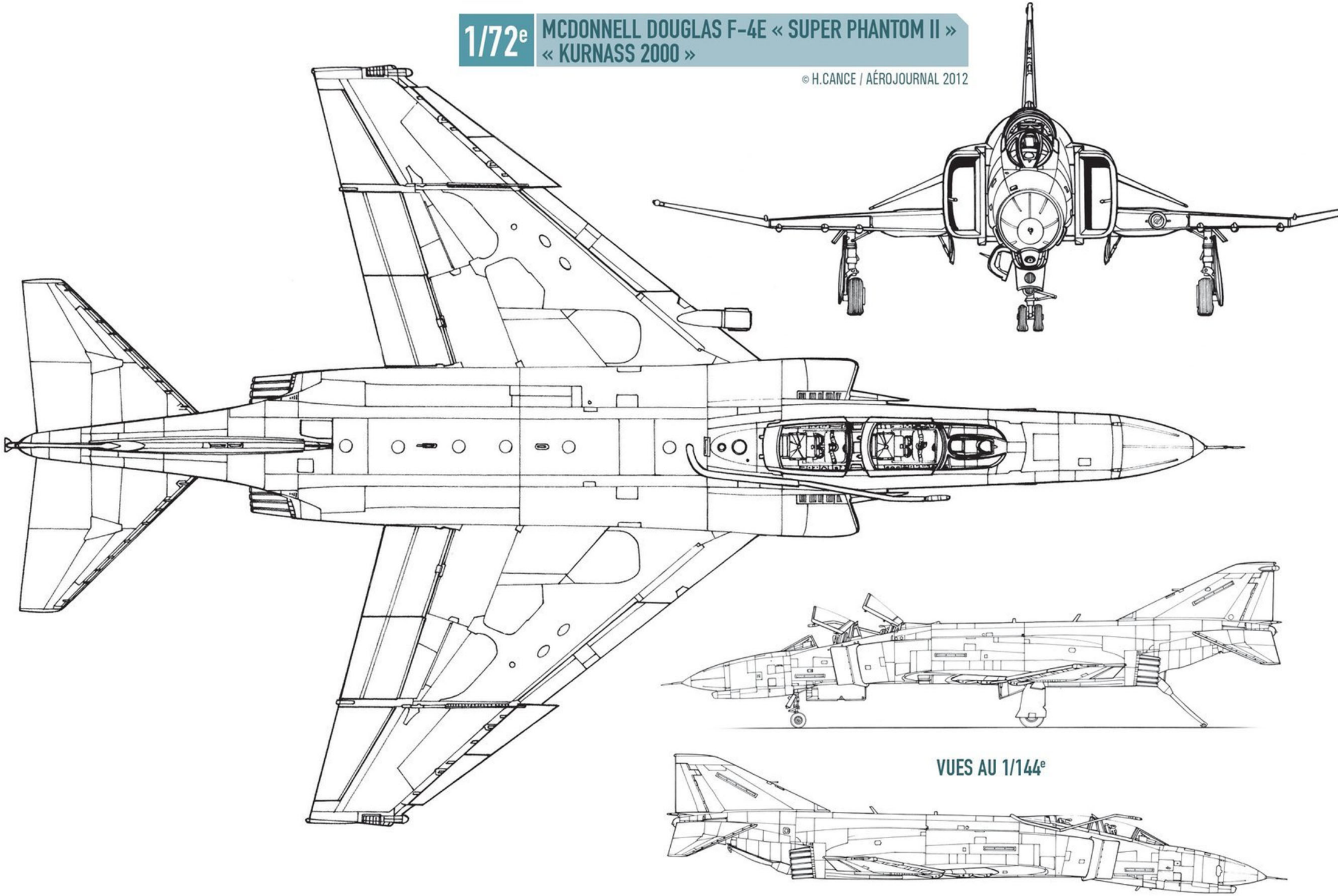
Les pertes au combat tout au long de la carrière de l'appareil s'élevèrent au total à 42. Le détail montre bien les risques rencontrés au cours des différents types de missions : 17 pertes en SEAD, 8 au cours d'attaques de bases aériennes, 7 en appui aérien, 5 en frappes stratégiques, 4 en combat aérien et une seule pendant une reconnaissance.

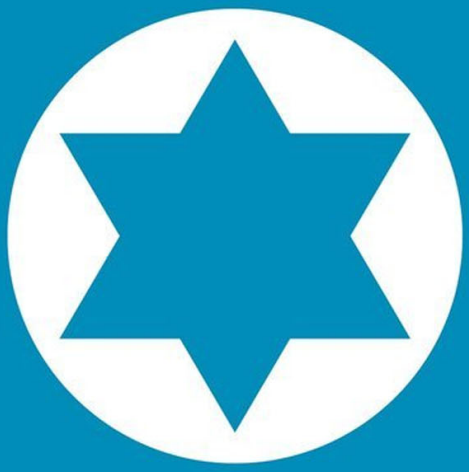
Les introductions successives du F-15 en décembre 1976 et du F-16 en juillet 1980 réorientèrent les Kurnass vers leur rôle initial : les opérations air-sol. Dans l'intervalle, les leçons apprises avaient permis de transformer l'appareil en une véritable plate-forme pour munitions guidées de précision autorisant des frappes chirurgicales à distance. Les combats de juin 1982 au Liban avaient illustré cette transformation et joué un rôle fondamental dans le déclin de la suprématie des SAM et le retour de la domination aérienne, encore d'actualité aujourd'hui. ■

▼ Les années séparant la guerre du Kippour et celle du Liban constituent une phase de transition technologique pour la Heyl Ha'Avir, qui passe des bombardements horizontaux aux attaques de précision type SEAD, modifiant par là la nature des charges offensives du Kurnass. Ce cliché l'illustre parfaitement : aux 5 à 8 bombes conventionnelles de 1973 se substituent seulement deux puissantes bombes planantes Tadmit.

1/72e MCDONNELL DOUGLAS F-4E « SUPER PHANTOM II » « KURNASS 2000 »

© H.CANCE / AÉROJOURNAL 2012





LES PHANTOM ISRAELIENS AU COMBAT

Par Shlomo Aloni
Traduction de Vincent Bernard

Le F-4 Phantom fut, sans contestation possible, le meilleur avion de combat multirôle des années 1960. Il faisait alors rêver tous les pilotes du monde entier, y compris ceux des forces aériennes israéliennes. Pour ces derniers, les années 1960 marquèrent la transition entre l'influence française et l'influence américaine : de la Citroën 2CV à la Plymouth Valiant et du Mirage au Phantom.

Au départ, la Heyl Ha'Avir ne voyait dans le F-4 qu'un avion d'appui tactique devant succéder au Vautour. Cependant, l'état-major israélien exigeait une grande polyvalence de ses avions de combat. À l'inverse du Mirage III, passé du statut d'intercepteur pur à celui d'avion d'appui au sol, le F-4 devait prouver sa capacité au combat aérien. Le F-4 se révéla d'une telle excellence dans cet exercice que tout le monde finit par oublier qu'il avait été commandé à l'origine pour l'attaque au sol !

La transition entre les avions de combat français et américains se produisit à la fin des années 1960 et se prolongea jusqu'au début des années 1980. Pendant ces deux décennies, le F-4 Phantom représenta le fleuron de la Heyl Ha'Avir et régna en maître dans les cieux du Moyen-Orient. Il fut probablement le seul appareil capable de Mach 2 à revendiquer une victoire deux mois après sa mise en service.

Le F-4 était taillé pour la guerre aérienne, avec la même efficacité contre des avions en vol ou des cibles terrestres. Sous les couleurs israéliennes, il revendiquera plus de 100 victoires au cours de milliers de missions, tout en détruisant de nombreux objectifs au sol.

Voici l'histoire du McDonnell F-4 Phantom II au sein de la Heil Ha'Avir.

On ne présente plus Shlomi Aloni, auteur de réputation mondiale et meilleur spécialiste de l'aviation israélienne. Après plusieurs articles parus dans Aéro-Journal, il signe cette fois un hors-série consacré à la carrière sous les cocardes frappées de l'Étoile de David d'un avion de légende : le McDonnell F-4 Phantom II.

Aérojournal Hors-série n°11 / Mai - Juin 2012

France / Belgique : 11.50 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 12.50 €
Suisse : 16.50 CHF / Canada : 17 $C

M 03410 - 11 H - F: 11,50 € - RD